L I G A
N AVALĂ
R EGALĂ
ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)

TUN CU TRAGERE LUNGĂ IN PLINĂ ACȚIUNE.

MAREA NOASTRA

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL X. — No. 1—3

IANUARIE-MARTIE 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE REGALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 1–3

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE REGALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Ianuarie / Martie 1941

CUPRINSUL:

L. N. R.: Un an nou . . . . . pag. 1
Gen. I. Anastasiu : Din viaţa marinei noastre . . „ 2
N. Daşcovici : Regulile răsboiului şi neutralităţii . „ 4
Ing. Em. Enescu : Nave de beton armat . . . . . „ 7
C=dor V. Dragalina : Tradiţia marinărească Dacică „ 10
Z. N. Marinarii Ardeleni : . . . . . „ 12
V. Seredan : Războiul mondial pe Dunăre şi Sava „ 14
C=dor Aug. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 17
Ing. Gr. Halus : N. M. S. Mircea . . . . . „ 20
Cronicar : Răsboiul aero-naval . . . . . „ 22
Adrian Burnea : Glasul presei . . . . . „ 25
M. O. von Kube : Jertfirea către aproapele . . . . „ 26
Gallia Tudor: Versuri . . . . . „ 31
Recenzii . . . . . „ 33
Din toată lumea . . . . . „ 34
Darea de seamă a activităţii „Salvamar" pe anul 1940 . . . . . „ 35
Ştiri din ţară . . . . . „ 39
Ştiri din străinătate . . . . . „ 48

Supliment :
Marea Noastră pentru Tineret, Nr. 21

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru şcoli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Regale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R.R., o cotizaţie de 60 le fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 60 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (élevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare lunar. La înscriere se mai plăteşte 5 lei cartea de membru şi 25 lei insigna specială pentru tineret.

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
2. Brașov	General I. Carlaonț	La Insp. Preg. Prem.
3. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieței
4. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului
5. Călărași	Col. V. Nica	La căpitănia portului
6. Constanța	C. Amiral Al. Constantinescu	La Hotel Carol
7. Corabia (Romanați)	Lt. col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia
8. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei
9. Drânceni (Fălciu)	Vasile Vasiliu, primar	La primăria comunei
10. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei
11. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
12. Lunca Banului (Fălciu)	Ieremia Corcodel, primar	La primăria comunei
13. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
14. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
15. Vetrișoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
16. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
17. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
18. Iași	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
19. Iveşti (Tecuci)	Părintele Cristea	Parohia Iveşti
20. Piatra-Neamț	Lt. col. I. Teodorescu	La prefectura județului
21. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
22. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
23. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
24. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
25. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
26. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
27. Timișoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
28. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
29. T. Măgurele	G-ral Al. Ioanițiu	La comand. garnizoanei
30. T. Severin	V. Netta	La Șantierul naval

O LACRIMĂ pentru harnicile noastre filiale din Bălți, Cahul, Calmățui, Cernăuți, Cetatea Albă, Chișinău, Cluj, Hotin, Ismail, Silistra, Soroca, Tg. Lipcani, Tg. Mureș, Tg Ungheni. — Membrii acestor filiale, refugiați în România liberă, sunt rugați a-și da adresa, pentru a li se expedia revista.

* * *

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1940

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU. 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

BĂILE EFORIEI *B-dul Elisabeta 5,* baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei

HOTELURI

UNION. *Str. Ar. Briand,* 6. 10%.

IMPĂRATUL TRAIAN. Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2.* 10%.

MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere

REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSAL, *Brezoianu, 23-25.* librărie şi papetărie 10%.

LIBRĂRIA BIROURILOR. *Str. R. Poincaré, 51.* 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou. 10% red. pentru literatura străină.

LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% membrilor L. N. R.

„OFICIUL DE LIBRĂRIE. Librăria Societăţii Cooperative, din *Pasagiul Român 26* (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA *Str. Cpt. Vasiescu Iosif* (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20% pentru membrii L. N. R. cari au vizate carnetele pe anul 1941.

MEDICI. FARMACII

Dr. G. SARBULESCU. Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 95 A,* 20% reducere din onorariu obişnuit.

Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204.* Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.

Dr. I. ASCHKENASY, medic stomatolog, *Calea Moşilor 126,* reducere 25%, din onorariu obişnuit.

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.

FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14.* 25% reţete 5% specialităţi.

PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10% reducere.

FRAŢII POLLAK. Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.

RADIO-VOX *Str. Regală, 11.* 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22.* Telef. 326/01. 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25.* 10%.

MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte. *Str. Smârdan, 41.* 5%.

RADU TEODORESCU. Manufactură. *Calea Victoriei No. 41.* 5%.

A. EKSTEIN FIU. Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.

POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2.* 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.

LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la copii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 15% reducere.

BRAŞOV

LIBRARIA ŞI PAPETARIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ. *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ. *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.

TENIS CLUB. *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL. *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

FARMACIA „SF. PANTELE", *Str. Regală Nr. 26,* oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.

D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din *Str. Regală No. 109,* oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.

D-l JEAN POPESCU din *Str. Regală Nr. 51,* oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.

D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str.. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.

D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei *„Dunărea",* oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.

D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din *Halele Centrale,* oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.

D-l TEODOR MANEA, *Bulevardul Cuza Nr. 199,* oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.

D-l STAN ROŞCA, din *Str. Sf. Nicolae Nr. 42,* se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CAMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GALEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Prof. N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte, 3% reducere.

S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.

GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.

„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.

V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere de 10%.

FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42.* reducere 5%.

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10%la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26. 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărţile româneşti şi papetărie 20%*, la cărţile străine, romane 10%.

FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51:* la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.

„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie şi vopselărie.

TIPOGRAFIA „DACIA", *str. L. Catargiu 7*: rabat 25% la imprimate.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", *str. Brăilei, 17:* 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

TULCEA

Dr. C. ENCEV. *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TARIFUL PUBLICITĂŢEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 140
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustaţiu S. . . . . „ 10
Marea de Ciocârdel Radu . . . . . „ 50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu. „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu nouile dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . „ 5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu . . . . . „ 5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . „ 10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez şi Copaciu „ 100
Volumul legat . . . . . „ 120
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Rostul marinei în viaţa naţiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . . „ 5
Insigna L. N. R. . . . . „ 60
Regulile războiului şi neutralităţii de Prof. Univ. N. Daşcovici 20
Marşul marinarilor de Căpit. Z. Negulescu . . . 5
Războiul pe Mare de Lt. C-dor Eug. Săvulescu şi Căpit. I. Bănică . . . . . „ 120
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

Apel către membri

Dragostea de țară și de mare, admirația pentru marinarii noștri, interesul pentru problemele neamului în legătură cu apele noastre, v'au hotărât să vă înrolați sub flamura Ligii Navale Române, de sub președenția de onoare a M. S. Regelui.

Pe lângă cotizația pe care o achitați regulat, primind în schimb revista, comitetul vă roagă a convinge și pe cunoscuții Dv. să se alinieze alături de Dvs.

E de ajuns a complecta, tăia și trimite adeziunea de mai jos fie la Centrală, Str. Spiru Haret 6, Loco II, sau la una din filiale. De numărul membrilor depinde viitorul Ligii Navale.

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: A. G. I. R., Antigaz, Buletinul Bursei Bucureşti, Buletinul demografic al României, Buletinul Dunării Maritime, Buletinul pompierilor, Buletinul pregătirii premilitare.

Gazete: Avântul, Gazeta Carpaţilor, Cerul Nostru, Condeiul, Focşanii, Marea, Gazeta Municipală, Progresul, Gazeta Transilvaniei, Ţara Nouă, Sentinela.

Reviste române şi streine: Revista aeronauticei şi marinei, Presa, Cele trei Crişuri, Corespondenţa economică, De Strajă, Fotografia, Gânduri dela Mare, Igiena Socială, Revista Industrială, Revista infanteriei, Jadranska Straza (L. N. Jugoslavia), Journal de la Marine Marchande, Luptătorii Voluntari ,Marina (L. N. Argentina), Morski Sgovor (L. N. Bulgaria), Muncă şi Voe Bună, Natura, Nautica (L. N. Italia), Nautike Epitheoresis (L. N. Grecia), Plaiuri Săcelene, Poşta Nouă, Răsăritul, Revue de la Ligue Maritime Belge, România (revista Oficiului Naţional de Turism), Romănia Aeriană, România Eroică, Roumanie Nouvelle, Sănătatea, Străjerul, Sociologia Românească, Revista Societăţii filatelice române, Tinerimea Română, Le Yacht, De Zee, Revista cursurilor şi conferinţelor universitare. Sentinela.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

DE SUB INALTA PREŞIDENŢIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMÂNIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREŞTI II

Vă iubiţi ţara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveţi admiraţie pentru marinari noştri ?

Inscrieţi-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea şi încurajarea ori cărei activităţi naţionale marinăreşti şi pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizaţiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcţionari inferiori, studenţi.

Fiecare membru primeşte **GRATUIT** revista „Marea Noastră" organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizaţie de 60 lei, fără a primi revista.

La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei, insigna 60 lei.

Cotizaţia anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plăteşte 5 lei carnetul şi 25 lei insigna.

Cei cari doresc a primi şi revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizaţie de 120 lei în loc de 24.

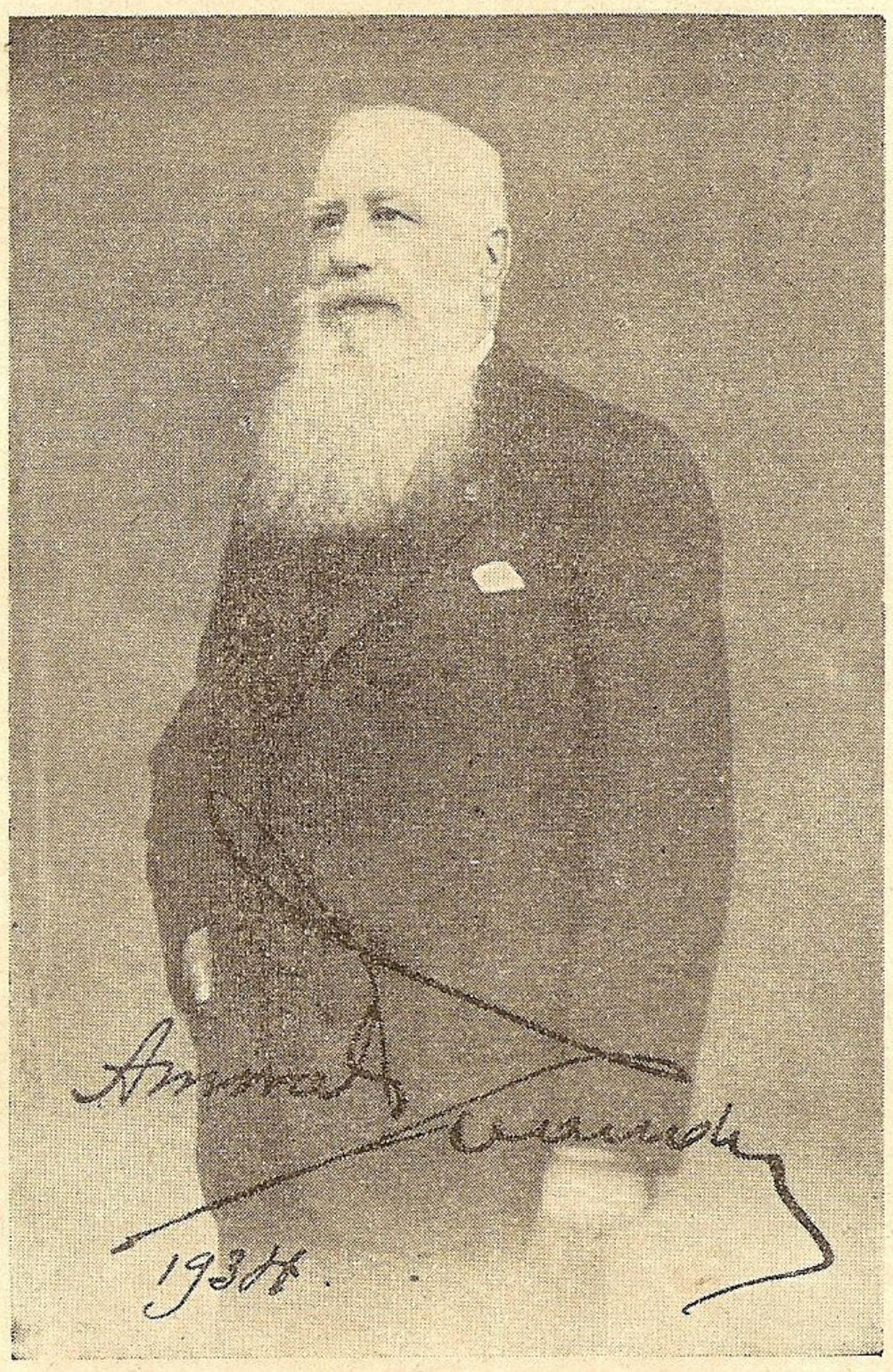
Un nou an!

Numărăm pe saula lochului revistei noastre al zecelea nod. Am fi dorit să facem acest lucru, ca și în trecut, din Ianuarie.

Imprejurările însă, așa cum am arătat în No. 19 al suplimentului, ne-a impus a apărea cu întârziere. Compensăm întârzierea cu bogăția materialului și sperăm că pe viitor vom reveni la normal.

Cerem deci ertare membrilor noștri pentru această amânare contra căreia unii chiar au reclamat, ceeace dovedește că revista, legătura între ideologie și membri, își îndeplinește scopul și i se simte lipsa.

Având însă în vedere scopul Ligii Navale, între cele două categorii de membri, — majori și minori, — comitetul a socotit că cea din urmă are mai mare hotărât mai ales nevoe de brană sănătoasă și ca atare a «sacrificat» pe cei majori. La aceasta ne-a gândul că cei maturi înțeleg ca din prisosul lor să alimentăm pe cei tineri.



(†) Amiralul I. COANDĂ

Mărirea numărului membrilor, cu toate că am înregistrat pierderea a zece filiale, e o dovadă că Liga și revista sunt pe drumul cel bun în opera lor.

Spiritele Amiralului Coandă și C-dorului Botez ne ocrotesc ne îndrumează în propaganda ce o ducem ca marina noastră scumpă să fie, cum am spus'o de nenumărate ori, la înălțimea nevoilor Țării și iscusinței marinarilor noștri.

Cu aceste gânduri, și sprijiniți mai ales de îngăduința membrilor, pornim la lucru pentru Neam, pentru Țară, pentru Rege!

L. N. R.

DIN VIAȚA MARINEI NOASTRE

de General ION ANASTASIU

Despre treburile noastre ostășești, scriitorii, — vorbesc de cei vechi, au povestit adesea fără priceperea cerută de meșteșugul armelor și al luptelor, de aceia și cărturarii, din cei noi, au luat de multeori oștirile românești, drept copii după cele ale altor neamuri, adică fără tradiții, fără virtuții înăscute românului, fără iscusință de luptă. Și totuși, viața militară a țărilor noastre a fost din cele mai însemnate și mai de folos românismului. Și de-au scris străinii, n'au putut fi nepărtinitori, iar de-au scris ai noștri au pomenit de pedestrime, de călărime, de lupte, tot așa de pe scurt și fără vre-o înțelegere mai deslușită decât așa cum au însemnat pe dosul ceasloavelor, cutremurul cel mare, ciuma, focurile și călcările tătarilor Bugeagului.

Că oștirile noastre pe acele timpuri au luptat și au biruit, se spune; dar ca să trăiască, să lupte și să învingă, au trebuit să târască după dânsele și la depărtări destul de mari, multe și mărunte, de hrană, de drum, de luptă și câte alte nevoi, felurite feluri de mijloace... de împlinirea a toate acestea și cum și în ce fel, nu se pomenește mai nimica; de aceia a părut multora că, aceste oștiri române au trăit și umblat ca paserile cerului, că n'au avut o organizare ca lumea, ca toate oștirile cu cari luptau. Lipsa aceasta cu cercetări de scrieri, a fost în bună parte acoperită prin mărturisiri documentare istorice [1]), unele găsite, altele deduse din logica împrejurărilor, a asemănărilor, a urmelor lăsate, a rezultatelor.

O armă foarte însemnată și tot așa de veche ca și celelalte, pedestrime și călărime, a fost și *marina* sau *flotila*.

Ce știm noi oare de trecutul apelor noastre, din acest punct de vedere? Foarte puțin și tare necomplect. Dunărea, Marea? Am avut totdeauna impresia că omul iubește marea, pentru imensitatea și puterea ei; că toți mergem la mare ca s'o vedem, s'o admirăm pentru tot ce poate coprinde ochii noștri din măreția întinsului nesfârșit. Dar de tot trecutul ce a plutit pe dânsa, veacuri și veacuri, ce știm?

Marea!

Și când ne gândim că pentru un colț de mare, ca și pentru un colț sub soare, și de mult ca și de astăzi, țările au luptat și lupt ca să-și dovedească dorința de viață și vrednicia acestei vieți.

Apele, mări și fluvii, au constituit hotare și drumuri și dor de viață, cari au trebuit și au fost apărate de atacuri și cuceriri, ca și uscatul, prin mijloace anume, speciale, după reguli de luptă, pe apă. Numai așa s'a putut avea siguranța țărmurilor, a transporturilor, a mărfurilor, a negoțului, cari au fost de nevoe vieței poporului român. Spun scriitori străini, că *„Dunărea din timpurile cele mai vechi a fost populată de vase românești; acum aceste vase servesc românilor spre a face cuceriri"*.

Și ar putea să pară aceasta cu neputință, când Venețieni, Genovezi, făceau schimb cu noi în mărfuri și erau părtași la lupte cu noi, pe ape?

Dacă dar au putut fi găsite origini pentru armele de uscat și de modul folosirei lor și acel de luptă, nu puteau lipsi la fel cele marinărești, ale marinei și flotei românești, cu care se ajutau cele dintâi. Să căutăm aceste origini și să reconstituim trecutul, așa precum s'a făcut și pentru celelalte arme.

Pentru incursiile lor în imperiul roman, Dacii aveau de trecut adesea Dunărea; aveau prin urmare vase, aveau anume puncte de trecere sau de așteptare altor vase; aveau pază la aceste puncte; aveau pază la dus și înapoiat, pe ape. Punctele acestea de plecare erau ca și cetăți-porturi, prevăzute cu mijloace de apărare și de atac, pe apă. Urme de aceste porturi au ajuns până în zilele noastre. Aceasta era viața în timpurile lipsite de convenții și de ordinea ce ar fi procurat ele.

Mai târziu romanii, pentru legăturile cu Dacia, aveau vase de transport pe Dunăre, aveau vase cu care păzeau aceste transporturi și vase, mijloace pe apă și pe uscat, pentru apărat cetățile ce le serveau de porturi. Or, după retragerea autorităților romane și părăsirea Daciei, situația aceasta trece în bună parte celor rămași, deci și românilor și de aceia dăm în cronici vechi pe drept or pe nedrept contestate, de unii istorici și scriitori, descris de cum și-a urmat viața cursul ei în aceste locuri: *„și se făcu un scaun la Hilia și comandantele se numi duce câmpestru, care pe lângă aceleași atribuțiuni ca aceilalți, era și mai mare peste armașii vaselor"*. Tot dar ce a fost de nevoe Dacilor și Romanilor, hotare, drumuri, au trebuit iarăși să fie apărat și păzit, vasele plutitoare tot asemenea, locurile de îmbarcări și debarcări anume alese și tocmite precum și apărate, deci cetăți-porturi, apărare prin mijloace anume, speciale, după reguli de luptă pe ape.

Numai așa s'a putut avea siguranța țărmurilor, a comerțului, a mărfurilor.

Hilia? spun scriitori [2]) că *„Chilia și Cetatea-Albă de pe Dunăre, au fost făcute de genovezi pentru serviciul negoțului lor pe mări"*. Alții [3]) afirm că *„Cetatea-Albă, înainte de Traian, a fost"*. Iar alții afirm că *„Cetatea Albă să numea Tyras, Maurokastro, Monkastro; turcește Ak-ierman, Ak-alb, ierman cetate și a fost cea mai veche reședință a Moldovei"* [4]).

Aceste începuturi cari corespund în totul originei puterei militare românești sunt documentate și dovedesc o existență comună cu celelalte arme și deci scriitorii cari le vor semnala pe secole, fac afirmațiunea precisă a unei existențe continue a acestei arme; astfel:

In secolul XI *„Bârlădenii alung pe Uglicii-Slavi ce năvăleau peste Constantiana, vechiul Tomis"* [5]). Ei să serveau de vase ușoare de curse. In anul 1143 *„în cursele rușilor către miazăzi, erau urmăriți dela Nistru la Sulina, de Moldoveni pe luntri"* [6]). Pentru prevestirea acestor curse, Moldovenii aveau puncte statornice pe apă acolo unde fluviul putea prezenta o putere de vedere întinsă și depărtată, la cari puncte pluteau vase mici, cari așezate din distanță în distanță parcurgeau repede apa dela una la alta, de vesteau; și aveau și puncte de observație pe uscat, numite cerdacuri. Depărtarea între aceste observatoare era așa ca să se poată vedea dela unul la altul și până la portul-cetate de care țineau, procurând astfel tot timpul trebuitor pregătirei de a se întâmpina pericolul. Peste aceste vase-

---

[1]) Oastea Română de-alungul veacurilor.

[2]) Eustrate Logofătul.
[3]) Cronica Moldovei, M. Kogălniceanu.
[4]) Chalcocondilas.
[5]) Lebeau în „Histoire du Bas Empire,".
[6]) Constantin Porfirogenitul.

sentinele dădeau şi de ele se serveau vasele comerciale ce urcau Dunărea spre ţărmuri de descărcare şi încărcare, sau cari scoborau la mare de luau drumul lumii.

Să nu se creadă că nu există o regulă de luptă marinărească, altfel chiar, cu felul armelor de pe acele vremuri, nici o mişcare de vase nu s'ar fi putut face pe apă, nici un vas nu s'ar fi putut apropia de ţărmuri şi de porturi, fie în timp de pace, fie în timp de război, dacă nu ar fi fost prevăzut cu anume mijloace cari să paralizeze, să împedice atacul şi să asigure apărarea, sau de reguli cari să permită mişcări în afara pericolelor ce ar fi ameninţat aceste vase de apropierea lor de ţărm sau de punctele de debarcare. Aceace se petrece astăzi în mare, se petrecea pe atunci în mic, căci sunt destule dovezi, că au fost cetăţi atacate pe apă şi au rezistat atacurilor, după cum au fost şi cetăţi atacate pe apă şi cucerite. Prin urmare, a existat o artă, o regulă de luptă navală şi pe aici, destul de simplă, după timpuri, la început şi mereu progresând în paralel cu armamentele şi materialul, până ajunge la starea de astăzi. Ca în toate, şi ca toate ţările, şi ţările noastre s'au ţinut la curent cu mersul vremurilor.

Din aceeace se ştie, două elemente joc un rol însemnat în mersul evolutiv al luptelor navale, române: iuţeala de plutire a vaselor şi puterea de rezistenţă a materialului din care este construit vasul. Armamentul încă a parcurs un drum lung dela berbecul, piatra şi praştia, până la tunul şi mina de astăzi şi armele ajutătoare de pe uscat, din aer, de pe vase şi de subt apă. Exist în scrierile noastre, fotografii de felul vaselor — corăbii — foarte în uzul nostru.

Piedicile de navigat au fost, până la minele de mai târziu, scufundarea de vase netrebuitoare la aşa distanţă de punctele de aparat, ca să ţină departe vasul aşa ca să nu ajungă loviturile până în port sau până la vasele ce pândeau mişcările atacatorilor. Aşa este descrisă lupta dela Olesia şi cucerirea ei de Moldoveni. Nu au lipsit incursiile pe ţărmuri şi lupte corp la corp pe vase şi pe uscat; n'au lipsit flancări de vase în porturi, combinări de atacuri pe apă şi pe uscat, n'au lipsit curse întinse la debarcări, aprinderi de vase cu materii arzătoare, manevre de izbirea vaselor din porturi, etc., etc., toate mijloace de luptă întrebuinţate de duşmani contra românilor şi de aceştia pentru a se apăra şi ataca. Scrierile timpului, pomenesc de toate acestea, pe scurt, necomplect, dar pomenesc.

La 1160, moldovenii trec la cuceriri, de care să vorbeşte mai sus, căci ei atac Olesia, oraş comercial la gura Niprului şi-l cuceresc[7]). Portul avea întăriturî puternice, dealtfel ca toate porturile-cetăţi de pe gurile Dunărei, întăriturî şi pe Nipru şi pe Dunăre pe cari Moldovenii le sparg şi de pe apă şi de pe uscat, cu uneltele obişnuite la aşa operaţiuni şi de cari să pomeneşte şi mai târziu de către Cantemir, în Istoria Imperiului turcesc. Invăţatul nostru Hasdeu, arată şi el că Cetatea Albă era cel mai principal port al republicei Bărladului.

Abea de prin sec. XIII sunt scrieri din ce în ce mai cu precisiune asupra cetăţilor de pe Dunăre cari serveau de cetăţi-porturi româneşti şi genoveze. Astfel de pe la începutul acestui secol, istorici străini spun de expediţii de expansiuni a românilor peste Nistru şi Dunăre şi că se serveau de vase pe ape cu care se apărau când întâlneau în calea lor vase duşmane şi erau atacaţi, sau la debarcări. Aceste expansiuni nu erau cu scop de câştigat teritorii, ci pentru păstrat debuşeurile comerciale şi a le avea siguranţa drumului la ele. Tot din acest secol există o chartă veneţiană, pe care Moldova figurează „ca singura stăpânitoare a Mării Negre" căci sub Dragoş Vodă Moldova moşteni comerţul şi marinele dela micile state ce alcătuiau Moldova. Că Negru Vodă întemeie portul Cetatea de Floci, care era asemănător unui port de răsboi şi unde se păstrau vasele de protecţie a năvilor comerciale sau a trecerilor de pe un ţărm pe celălalt al Dunărei. La 1170, exista Chilia, cu acest nume şi cu aceiaş destinaţie de cetate-port, fiind capitală. De aici înainte paginile Istoriei noastre naţionale şi pagini de scrieri străine, coprind date de existenţă şi activitatea noastră marinărească şi în cele ce urmează, nu este de cât o coordonare de date; cinstea şi lauda se cuvine armei acesteia, care veacuri de-a-rândul au dovedit că le merită.

Din anul 1205 se cunosc din descrieri, lucruri dealtfel naturale, cum prin vase se făcea legătura cu cei plecaţi la prădăciuni, căci aceştia nu erau din serviciul vaselor, ci luptători prevăzuţi cu cele necesare a rezista atacurilor sigure ce întâmpinau. *„La anul 1205, românii sub conducerea lui Crai Ion trec Dunărea pe luntri şi merg cu prădăciuni şi atacă până la Adrianopol. Vasele rămase, sunt apărate de pe uscat"*.

La 1258, românii trec Dunărea pe vase şi dau ajutor bulgarilor contra bizantinilor. Sunt date asupra întreprinderilor lui Vlaicu Vodă pe Dunăre şi peste acest fluviu, servindu-se de *„vestitele sale şeici, cu care ajută şi înlesneşte trecerea lui Ludovic al Ungariei peste Dunăre. Apoi atacă de pe apă Vidinul, îl ia şi-l ţine în stăpânire 2 ani, fără să fi putut să-l taie de ţară din cauza vigilenţei şi apărărei ce-i fac oamenii săi de pe şeici şi alte vase mari de luptă ce ţinea plutind în sus şi în jos de Vidin.* Tot Vlaicu, de pe ţărmul-român, prin atacuri pe apă, împiedică trecerea Dunărei de către Unguri sub Gara Nicolai *„având şeici mari cari nu pot fi stricate de unguri"*.

Căpitanul de vas, burgund, Valerand de Wavrin, spune că *„domnul muntean are puternice bărci de Dunăre"*. Tot el descrie: *„muntenii au un fel de flotă deosebită pe Dunăre, din bărci, în cari bărci, românii intrau pentru a trece Dunărea, când pleca la lupte. Bărci lungueţe, încăpătoare şi uşoare, faţă de grelele corăbii veneţiene pe care le foloseau aceştia pe Dunăre. Am văzut, spune Valerand de Wavrin, cetatea Giurgiu înarmată cu bombarde, iar în faţa cetăţei Nicopoli un turn rotund, mare şi înalt"*.

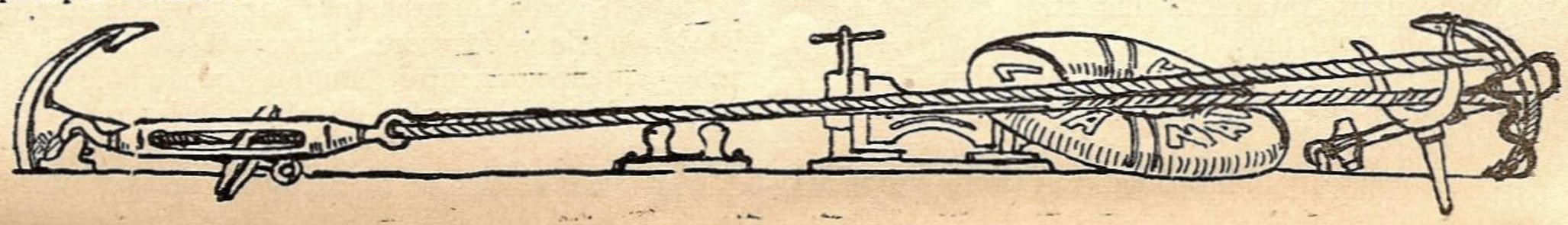
Dar, un prea întins studiu în această revistă, nu-i îngăduit de spaţiu; îl închei aici pentru astăzi. Şi marina noastră a avut să sufere de perioade de puţină atenţie din partea cârmuirilor cari nu i-au înţeles nevoia, menirea şi ce prestigiu aduce ţărei. Ca şi cele două arme speciale artileria şi geniul, marina s'a bucurat totuşi de avantajul de a-şi recruta un corp ofiţeresc de elită, la fel cu dânsele. Iubirei şi devotamentului către armă a acestui corp, datoreşte marina şi flota noastră progresele ce regulat au făcut în evoluţia lor şi tot lui ţara datoreşte prestigiul pe care pavilionul naţional l-a culeş pe întinsul mărilor ce a străbătut în serviciul Patriei.

General ION ANASTASIU

(Va urma)

---

[7]) Papadopol Calimah.



Regulile războiului și ale neutralității

de Profesor Universitar N. DAŞCOVICI

V.

REGULILE NEUTRALITĂŢII IN RĂZBOIUL MARITIM

A doua conferinţă dela Haga s'a ocupat, precum am văzut, şi de regulile neutralităţii în cazul războiului pe apă, iar lucrările sale au dus la încheerea unei convenţii speciale „privitoare la drepturile şi datoriile puterilor neutre în caz de război maritim“ (a 13-a) asemănătoare, după titlu, cu cea privitoare la regulile neutralităţii în cazul războiului terestru (a 5-a convenţie). Din titlul ei lipseşte, însă, menţiunea despre „persoanele neutre“ pentru bunul motiv că, în războiul maritim, spre deosebire de cel terestru, nu se respectă persoana şi bunurile private.

Preambulul convenţiei a 13-a, deşi mai lung, este, totuşi, mult mai puţin precis decât preambulul convenţiei a 5-a. Nu-i vorba în el despre „drepturile“ puterilor neutre, cum se spune în titlu, ci aproape numai despre „datoriile“ acestora de a adopta proceduri sau reguli *comune* de aplicat faţă de toţi beligeranţii spre a se preveni, pe viitor, neînţelegerile de interpretare dintre beligeranţi şi neutri în privinţa regulilor ce trebuesc respectate în raporturile lor pe timp de război maritim.

Firește, e vorba şi de „datoriile“ beligeranţilor faţă de neutri, ale căror drepturi au fost în chip categoric recunoscute prin declaraţia de drept maritim dela Paris din 1856. Această vestită declaraţie cuprindea, în cele patru puncte ale ei, următoarele reguli fundamentale de drept maritim:

1. Cursa este şi rămâne desfiinţată.
2. Pavilionul neutru acoperă marfa duşmană, în afară de contrabanda de război.
3. Marfa neutră, în afară de contrabanda de război, nu poate fi confiscată sub pavilion duşman.
4. Blocusurile, pentru a fi îndatoritoare, trebue să fie temeinice, adică ţinute de o forţă îndestulătoare spre a împiedeca, într'adevăr, ajungerea la ţărmul duşmanului.

Problemele războiului, ca şi ale neutralităţii maritime, fiind mult mai greu de reglementat, prin însăşi natura lor, sunt lesne de înţeles complexitatea şi variabilitatea regulilor corespunzătoare, după timp şi împrejurări.

E destul să ne amintim că teatrul operaţiunilor de război maritim este marea teritorială a beligeranţilor şi, mai ales, largul mării, pentru ca să înţelegem uşor de unde isvorăsc aceste greutăţi.

Largul mării fiind un bun de folosinţă universală potrivit principiului de libertate a mărilor, beligeranţii şi neutrii au egale drepturi la folosinţa largului, unii pentru a face război urmărind înfrângerea cu orice preţ a duşmanului, ceilalţi pentru libera navigaţie şi nestingheritul lor comerţ paşnic cu toată lumea. Astfel, dintr'odată se întâlnesc şi se ciocnesc, în largul mării, mai mult decât pe pământ, interesele diametral opuse ale beligeranţilor şi ale neutrilor.

Pe de altă parte, marea teritorială a neutrilor fiind, conform principiului libertăţii mărilor, deschisă navigaţiei paşnice a tuturor, fără deosebire, deci şi beligeranţilor, iată încă un prilej de ciocnire de interese decurgând din faptul că forţele navale ale unui beligerant se pot întâlni, în trecerea prin apele teritoriale neutre sau în cazul de azil maritim, cu vasele de război sau de comerţ ale celuilalt beligerant.

Dacă adăugăm şi lipsa de respect pentru bunurile şi persoanele private ale duşmanului din războiul maritim, spre deosebire de regula contrarie din războiul terestru, atunci întregim tabloul greutăţilor fireşti ale materiei neutralităţii în caz de război maritim.

Cu aceste observaţii generale, trecem la examinarea prevederilor convenţiei a 13-a dela Haga urmând, pe cât cu putinţă, aceeaşi ordine ca în materia neutralităţii terestre.

Vom începe, deci, cu „drepturile“ neutrilor în caz de război maritim sau, mai bine spus, cu „îndatoririle“ beligeranţilor faţă de neutri, — cu ceeace am denumi *inviolabilitatea maritimă* a Statelor neutre, corespunzătoare inviolabilităţii teritoriale a neutrilor în războiul terestru şi aerian.

Dela primele articole, convenţia spune categoric că beligeranţii sunt datori să *respecte* inviolabilitatea teritorială maritimă a neutrilor, alcătuită din coasta şi porturile lor, cum şi din marea lor teritorială abţinându-se dela ori ce acte care ar constitui o violare a neutralităţii, precum:

— Exercitarea dreptului de *oprire* şi de *vizită* a vaselor comerciale duşmane sau neutre şi cu atât mai mult facerea de *capturi* în apele teritoriale neutre întrucât toate acestea sunt acte de ostilitate în cuprinsul unei jurisdicţii străine. Dela sine înţeles că nu poate fi vorba de deschiderea focului, adică de vreo *acţiune de luptă* în cuprinsul acestor ape neutre.

— *Constituirea unui tribunal* pentru judecata prăzilor maritime pe teritoriul neutru sau chiar pe un vas de-al beligerantului, care s'ar afla în apele neutre.

— Folosirea porturilor sau apelor neutre ca bază de operaţiuni radio-telegrafice sau de orice alt aparat menit să servească pentru comunicaţii cu restul forţelor beligerante de uscat, de apă sau aeriene.

Aici e cazul să notăm că se aduc, chiar în timp de pace, limitări severe libertăţii de navigaţie a vaselor de război străine, în apele teritoriale ale oricărui Stat. De pildă, nici o sentinţă cu moartea nu poate fi dată sau executată în cuprinsul apelor teritoriale române, la bordul unui vas de război străin, în timp de pace, potrivit prevederilor regulamentului special privitor la staţionarea vaselor de război străine în porturile şi apele regatului României.

Dar, spre deosebire de regulile neutralităţii terestre, *forţele navale beligerante pot pătrunde în apele teritoriale şi în porturile neutrilor* fără ca prin aceasta să săvârşească o violare propriu zisă a neutralităţii şi fără ca neutrii să fie datori a împiedica în chip absolut, pătrunderea forţelor beligerante în cuprinsul jurisdicţiei lor.

Poate fi vorba, în asemenea caz, de libertatea de navigaţie, în simplă trecere nevinovată a forţelor beligerante prin apele neutre, sau mai curând de aşa zisul „azil maritim“ al vaselor de război beligerante în por-

turile, radele sau apele neutre, fără ca prin aceste fapte să se aducă vre-o violare a neutralităţii respective.

Din consideraţii superioare de solidaritate umană, pe care le vădeşte mai des viaţa pe mare decât viaţa pe pământ, acest drept de *azil maritim* al vaselor de răsboi beligerante în porturile şi apele neutre, fără ca faptul să constitue o violare a regulilor neutralităţii, a fost consacrat în decursul timpului de cutuma internaţională, iar convenţia dela Haga l-a reglementat, în chip foarte amănunţit, printr'o serie de articole (12-27). Se acordă, deci, azilul maritim în toate cazurile de forţă majoră (furtună, avarii, lipsă de combustibil, de apă sau de alimente), dar se reglementează timpul de şedere în portul neutru prin legislaţia naţională, iar în lipsă de asemenea prevederi prin termenii astfel fixaţi în textul convenţiei: în lipsă, de alte prevederi ale legislaţiei neutre, e interzis vaselor de răsboi beligerante să stea în porturile, radele sau apele teritoriale ale neutrului respectiv mai mult de 24 are, conform regulei engleze a celor 24 ore maximum de şedere.

Din cauza avariilor ce n'au putut fi reparate în acest răstimp sau dacă starea mării continuă să facă navigabilitatea cu neputinţă, termenul de şedere va putea fi prelungit, dar vasul va pleca imediat la încetarea cauzei justificatoare a azilului maritim.

Reparaţia avariilor se va face numai în măsura strict necesară capacităţii de plutire în siguranţă, dar nu pentru a spori forţa militară a vasului de răsboi beligerant.

Vasele de răsboi beligerante nu-şi pot reînoi sau spori aprovizionarea lor militară sau armamentul în timpul azilului la neutri şi nici nu pot complecta echipagiile de marinari, — ci numai aprovizionarea normală, din timp de pace, spre a putea ajunge în portul lor naţional cel mai apropiat (cărbuni, apă, alimente).

In lipsa dispoziţiilor speciale din legislaţia neutră, numărul maximum de vase de răsboi ale aceluiaş beligerant care se pot găsi într'un port neutru, va fi de trei.

Vasele de răsboi beligerante, care au luat combustibil din portul unei puteri neutre, nu mai pot repeta aprovizionarea aceasta dintr'un port al aceleiaşi puteri neutre decât după trecerea unui răstimp de trei luni.

O pradă maritimă nu poate fi dusă într'un port neutru de către vasul captor beligerant decât din cauză de neputinţă de a naviga, din pricina furtunii pe mare şi a lipsei de combustibil sau de provizii, — dar trebue să plece de îndată ce a încetat pricina care a îndreptăţit folosinţa azilului.

In sânul conferinţei dela Haga, atitudinile principalelor mari puteri navale în privinţa reglementării azilului maritim s'au deosebit după poziţia şi interesele lor felurite. Interesantă de menţionat, mai ales astăzi, a fost atitudinea cât mai restrictivă a Angliei, care stăpâneşte numeroase baze navale şi puncte de sprijin pe suprafaţa pământului, pentru a reduce la minimum timpul de şedere şi cauzele justificative de azil, — prin opoziţie cu atitudinea mai largă a Germaniei, care nu avea şi nu are asemenea baze.

De oarece convenţia despre neutralitatea maritimă dela Geneva, stabileşte mai curând *datoriile* decât drepturile *neutrilor*, să vedem datoriile sau obligaţiile acestora, corespunzătoare oarecum obligaţiilor beligeranţilor.

NEUTRII SUNT DATORI potrivit textului convenţiei dela Haga:

— Să întrebuinţeze toate mijloacele *de care dispun* pentru liberarea prăzii cu ofiţerii şi echipajul în cazul când vreo navă a fost capturată în cuprinsul apelor teritoriale neutre de forţele navale ale unuia dintre beligeranţi şi, în acelaş timp, să interneze până la sfârşitul răsboiului echipajul instalat la bord de către captor. Se înţelege că această obligaţie se menţine numai pe timpul cât prada făcută se găseşte în cuprinsul jurisdicţiei neutre, iar în cazul contrar, adică dacă prada a eşit din apele teritoriale neutre, să ceară liberarea ei guvernului captor, care-i dator să dea satisfacţie intervenţiei.

— Să nu cedeze, sub nici un titlu, direct sau indirect, vase de răsboi, muniţiuni sau orice alt material de răsboi puterilor beligerante.

— Să se folosească de toate mijloacele de *care dispun* pentru a opri, în cuprinsul jurisdicţiei lor, echiparea sau înarmarea oricărui vas despre care ar avea temeinice motive să creadă că este destinat să colaboreze la operaţiuni duşmănoase, de orice fel, împotriva unei puteri străine. In cazul când faptul s'a împlinit, neutrii sunt datori să vegheze pentru a împiedeca eşirea din cuprinsul jurisdicţiei lor a vasului pregătit total sau parţial pentru scopuri de răsboi.

— Dacă în momentul avizului primit despre isbucnirea răsboiului, neutrii află că un vas de răsboi aparţinând unuia dintre beligeranţi se găseşte în vre-unul din porturile, radele sau apele lor teritoriale, ei sunt datori să-l invite a părăsi jurisdicţia lor în termen de 24 ore sau în termenul prescris de legislaţia naţională. Un caz asemănător se poate înfăţişa când e vorba de vasele de răsboi beligerante refugiate în cuprinsul jurisdicţiei neutre, pe temeiul regulilor de azil maritim, dar care nu părăsesc apele neutre în termenul prevăzut de legislaţia locală sau, în lipsă, de convenţia dela Haga.

In toate aceste împrejurări, neutrii, sunt obligaţi să interneze vasul beligerant, cu ofiţerii şi echipajul.

— Să aplice în mod uniform faţă de toţi beligeranţii, regulile restrictive sau interzicerile stabilite în privinţa primirii vaselor de răsboi şi a prăzilor în cuprinsul jurisdicţiei lor.

— Să exercite toată supravegherea, în limita mijloacelor de care dispun, pentru a împiedeca în cuprinsul jurisdicţiei lor orice nesocotire a regulilor constituind obligaţiile beligeranţilor.

E caracteristic şi demn de reţinut, prin comparaţie cu regulile mai sever redactate despre datoriile neutrilor în răsboiul terestru, întrucât se repetă de câteva ori, în diferite articole, că neutrii în răsboiul maritim sunt obligaţi numai „în limita mijloacelor de care dispun" să facă aceea ce sunt datori să facă pentru apărarea şi respectul neutralităţii lor. O rezervă care-a fost primită în textele redactate din consideraţie pentru mijloacele technice foarte costisitoare cerute de înzestrarea navală a Statelor moderne.

Toate regulile examinate până acum privesc inviolabilitatea teritorial-maritimă a neutrilor, — dar problema neutralităţii se înfăţişează cu mult mai complexă şi mai greu de reglementat când e vorba de prevenit conflictele de interese ce se pot ivi între neutri şi beligeranţi, în largul mării. Cititorul de ziare află aproape zilnic din telegramele externe despre asemenea conflicte.

Cu alte cuvinte, adevărata piatră de încercare a reglementării în materia neutralităţii o constitue *asigurarea libertăţii de navigaţie şi de comerţ a neutrilor* fără ca, prin aceasta, libertatea de acţiune a beligeranţilor, în lupta lor reciprocă de distrugere, să fie stingherită. O adevărată problemă ce pare fără deslegare mulţumitoare pentru toată lumea fiindcă pune faţă în faţă pretenţiuni egal de legitime: — deoparte, ale neutrilor, cari, fiind în stare de pace, reclamă respectarea deplinei lor

de navigaţie şi de comerţ, iar de alta, ale beligeranţilor, cari găsindu-se în starea mult mai primejdioasă de războiu, adică de luptă pe viaţă şi pe moarte, urmăresc să-şi asigure o cât mai desăvârşită libertate, prin nimic şi de nimeni stingherită, spre a putea distruge comerţul duşmanului şi a câştiga biruinţa.

Capitolul acesta al neutralităţii maritime s'ar putea întitula „libertatea navigaţiei şi a comerţului neutrilor, dar sub controlul beligeranţilor pentru împiedecarea contra-bandei de războiu".

Navigaţia comercială neutră aflându-se în câmpul afacerilor particulare, unde noţiunea câştigului e aproape strict individuală şi nu se împacă deloc cu nepărtinirea proprie neutralităţii fiindcă negustorul e, dimpotrivă, parţial cu cel care oferă mai mult, — beligeranţii au să supravegheze foarte deaproape comerţul particularilor neutri cu inamicul.

Blocusul şi *contrabanda de războiu* sunt cele două limitări aduse libertăţii de navigaţie şi de comerţ a particularilor neutri. Forţele navale beligerante nu au de îndeplinit numai urmărirea şi distrugerea comerţului duşman propriu zis, inclusiv a navigaţiei lui, dar şi controlul navigaţiei şi a comerţului neutru prin exerciţiul dreptului de vizită şi de oprire în largul mării pentru control.

Am văzut cum se declară şi cum se exercită blocusul, după regulile războiului maritim, şi am menţionat exagerările şi confuziile în privinţa acestui mijloc de luptă prin intervenţia minelor submarine şi a războiului de submarine, în locul forţelor navale de blocare îndestulătoare, care să facă de neatins coasta blocată a inamicului. Nici declaraţia de drept maritim dela Paris din 1856 şi nici cea dela Londra din 1909 despre războiul maritim, — e drept neratificată, — n'au mai fost respectate în privinţa blocusului în timpul marelui războiu din 1914—1918, cât şi în războiul actual.

Dacă trecem la *contrabanda de războiu*, care înseamnă un comerţ interzis în largul mărilor şi pe temeiul regulilor dreptului ginţilor, trebue să constatăm lipsa unei legislaţii unitară ca să putem şti, cu precizie, ce este îngăduit şi ce este oprit. Lucrările conferinţei navale dela Londra, din 1909, n'au dus la o asemenea precizie căci elasticitatea listelor de mărfuri, alcătuind unele contrabanda „absolută" şi altele contrabanda „relativă", cu sancţiuni variate corespunzătoare, e urmarea firească a progreselor technice şi a adaptării diferitelor mărfuri la nevoile războiului, — progrese şi adaptări cari au făcut ca multe din mărfurile, declarate în 1909 că nu pot fi socotite contrabandă de războiu, să treacă în listele respective la 1914, ca şi la 1939.

Aplicarea regulilor contrabandei, fie cutumiare sau convenţionale, cu privire la întocmirea listelor de mărfuri proclamate contrabandă de războiu, fiind de fapt la aprecierea beligeranţilor, după interesele lor variate şi variabile, neutrii au avut să sufere, mereu, în timp şi în spaţiu, de veşnica nesiguranţă a comerţului şi a navigaţiei în cazul războiului maritim.

Beligeranţii au simţit, firește, totdeauna, pornirea să aplice, în chip extensiv, noţiunea contrabandei la cât mai multe produse, combinată cu teoria despre destinaţia presupusă a mărfii spre teritoriul duşmanului, — iar din pricina aceasta drepturile neutrilor au fost mai mult sau mai puţin respectate după cum, în echilibrul forţelor cu interese diametral opuse, era mai puternic ori mai slab grupul puterilor neutre sau al celor beligerante.

In timpul conferinţei navale dela Londra (1908-1909), delegaţia britanică a propus înlăturarea noţiunii însăşi de contrabandă de războiu, întemeindu-se pe schimbările condiţiilor navigaţiei şi a comerţului maritim modern (precum: vasele uriaşe, cu încărcătură enormă al cărui control serios e aproape cu neputinţă prin exerciţiul dreptului de vizită; iar destinaţia e foarte complexă prin atingerea multor puncte de itinerar); — apoi, pe perfecţionarea mijloacelor de comunicaţii terestre, care înlocuesc transporturile maritime ale mărfurilor; — în sfârşit, pe disproporţia dintre folosul beligeranţilor şi paguba pricinuită neutrilor prin exerciţiul dreptului de vizită.

Dar propunerea britanică a fost respinsă prin opunerea celorlalte delegaţii (franceză, germană, etc.) care au invocat dreptul de legitimă apărare al beligeranţilor, — şi contrabanda de războiu s'a păstrat încercându-se reglementarea ei.

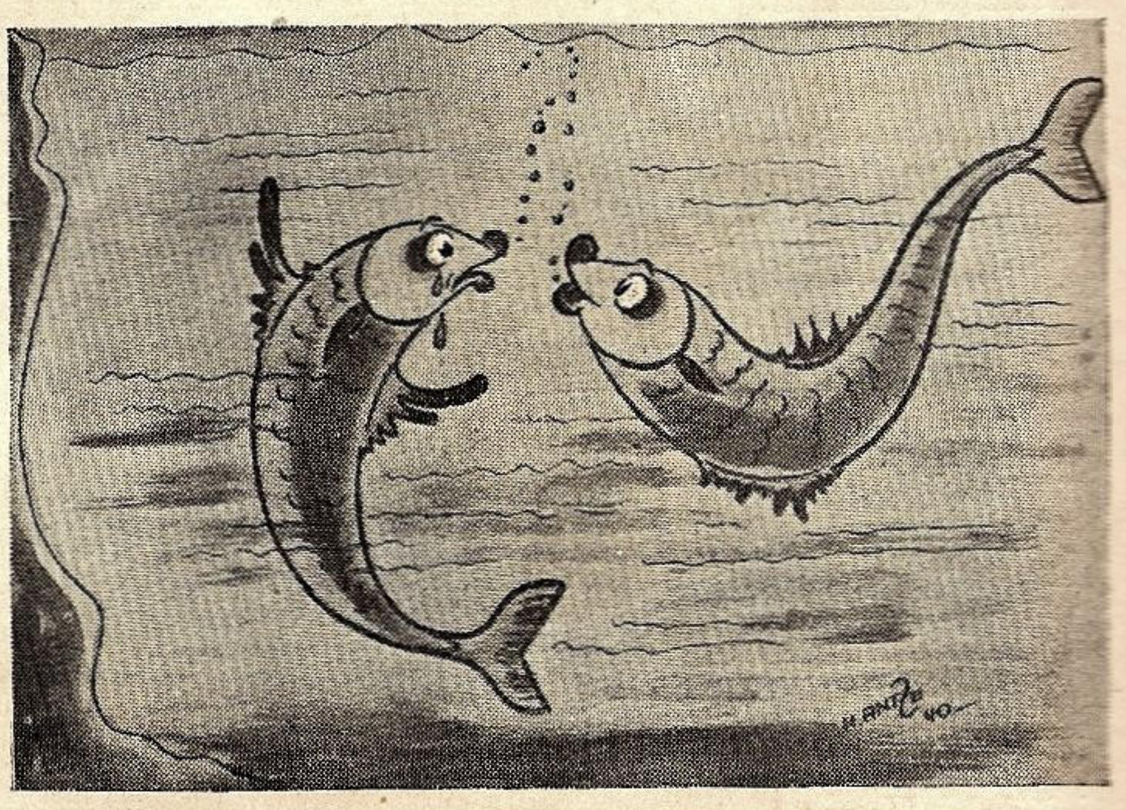
Confiscarea vaselor de comerţ duşmane, conform legilor războiului maritim, ca şi a celor neutre, pentru violarea regulilor de neutralitate, trebue judecată înaintea instanţelor naţionale de prăzi maritime, care, prin validare, dau un titlu juridic proprietăţii dobândită de Statul beligerant captor.

La Haga, în lucrările celei de a doua conferinţă de pace, se păşise la organizarea convenţională a unei Curţi internaţionale de prăzi maritime, ca instanţă supremă de recurs, pe deasupra celor două grade de jurisdicţie ale instanţelor naţionale de prăzi maritime, — dar Curtea n'a mai apucat să ia fiinţă şi, surprinsă de întâmplările marelui războiu, a rămas ca un vis frumos de organizare juridică internaţională.

In vârtejul războiului care se desfăşoară de atâtea luni, blocusul şi contrabanda de războiu, intim legate între ele, apasă, din nou, asupra ţărilor neutre — din partea ambelor tabere beligerante — în ciuda garanţiilor stabilite prin regulile complexe ale neutralităţii maritime.

După lucrările dela Haga, care au însemnat deplina desvoltare a conceptului de neutralitate, declinul a urmat repede prin lipsa numărului de ratificări cerut în textele încheiate; apoi, prin neratificarea declaraţiei dela Londra din 1909, prin cele petrecute în marele războiu, ca şi prin influenţa ideilor pacifiste ce au culminat în momentul înfiinţării Societăţii Naţiunilor.

Ecourile de până acum ale noului războiu în privinţa neutrilor nu ne îndreptăţesc, deocamdată, iluzii despre viitorul neutralităţii.



— De ce plângi?
— Pentrucă de multă vreme nu am mai văzut un vapor scufundându-se.

NAVE DE BETON ARMAT

de Ing. EM. ENESCU

II.

Concomitent cu lucrarea şi montarea cofrajelor pe cală, se montează şi armaturile de fer, aceste două lucrări întreţesându-se după posibilitate, cum permite spaţiul în diferitele părţi ale navei. Lucrarea cofrajelor şi armaturilor, urmează în general, aceleaş metode de lucru ca la construcţiile de uscat, cu observaţiunile speciale arătate mai înainte. După terminare, se verifică minuţios, dacă totul corespunde întocmai planurilor, dacă formele navei sunt exacte, dacă corespund nervurile interioare ca chilă, carlinge, varange, coaste, traverse, de punte; dacă corespund exact bordajele de fund, bordajele laterale, puntea, etc.

Când totul este în ordine, se spală perfect interiorul cofrajelor, se observă ca ferul să fie perfect curat, se udă cofrajele bine cu apă, şi se poate începe turnarea betonului.

In privinţa metodei de lucru, a navelor de beton armat, s'au întrebuinţat două metode: a) metoda monolitică, adică turnarea întregului corp al navei într'o singură masă; şi b) metoda turnării diferitelor părţi separat, şi apoi îmbinarea lor pe cală.

Prima metodă, adică cea monolitică, este cea mai importantă şi singura care corespunde cerinţelor unei construcţii îngrijite, care să poată îndeplini toate condiţiile cerute unei nave.

O deosebită grijă se pune la dozarea materialelor componente ale betonului, iar turnarea se face continuu, fără întrerupere, dela început până la sfârşit, până când întregul corp este turnat. Se recomandă betonul fluid.

Din cauza dimensiunilor prea mici ale grosimilor pereţilor, s'a constatat ca o bună metodă, aceea ca în timpul turnării, să se bată cofrajele, pe ambele părţi ale peretelui, cu ciocănele mişcate cu aer comprimat. Se obţine astfel, un material compact şi omogen, care la încercări a dat bune rezultate.

După turnarea betonului, se lasă nava în repaos, ca să se facă priza, timpul prescris, dar în nici un caz mai puţin de 30 zile.

După aceasta se face decofrarea, se şlefueşte bine corpul, dacă nu se dă cu o tencuială, şi apoi se lansează la apă, după regulile obişnuite pentru celelalte nave.

In timpul turnării, se iau eşantioane de beton, din care se fac cuburi şi plăci, ce sunt supuse la diferite încercări, după cum am arătat mai înainte.

Avantajele şi desavantajele navelor de beton armat.

Ca avantaje a navelor de beton armat, asupra celor de fer, se dau următoarele:

1. Costul de fabricaţie mai ieftin.
2. Construcţie mai simplă, fără instalaţii complicate.
3. Intrebuinţarea unei cantităţi de fer mai mică.
4. Durată mai mare de cât a navelor de fer.
5. Lipsa aproape completă a refacerilor parţiale periodice.
6. Lipsa aproape completă a cheltuelilor de întreţinere şi a vopsitului.
7. Uniformitate de resistenţă.
8. Mică conductibilitate termică.
9. Inflamabilitate exclusă.
10. Reparaţii simple şi uşoare.

Să le analizăm pe fiecare în parte.

Costul fabricaţiei.

Având în vedere cantitatea de fer ce se întrebuinţează, care este de circa 1/3, din aceea a ferului întrebuinţat la navele de fer, apoi ţinând seamă că ferul întrebuinţat la navele de beton armat, este numai sub formă de fer rotund, al cărui preţ este mai mic de cât preţul tablei şi diferitelor profiluri, întrebuinţate la navele de fer, în fine ţinând seamă că costul betonului este mult mai ieftin decât al ferului, rezultă din toate acestea un preţ de cost al navelor de beton armat, cu 10—20%, mai mic decât al navelor de fer. Acest cost se referă la corpul navei, diferenţa fiind mai mare cu cât nava este mai simplă. De ex. navele fluviale, fără motor, se apropie mai mult de procentul maxim, diferenţa micşorându-se pentru navele de mare şi pentru cele cu motor, spre 10%, şi mai puţin. De reţinut este că la navele simple, fără motor, o diferenţă de cost, de 20%, este apreciabilă, şi contează în calculul rentabilităţii, având ca urmare o cotă de amortizare mai mică.

Construcţia mai simplă.

Şantierele pentru construirea navelor de fer, trebue să aibă o serie întreagă de instalaţiuni fixe, ca maşini de prelucrat ferul, motoare, compresoare, grue pentru ridicarea greutăţilor, pe cală, hangare, etc. La construcţia navelor de beton armat, instalaţiunile fixe, aproape că lipsesc, iar celelalte se reduc la câteva maşini simple, pentru lucrat lemnul cofrajelor, câteva scule pentru lucrat ferul armaturelor, betonieră pentru amestecat materialul, o magazie simplă. Nu este necesară nici gruia de ridicat greutăţi. Aceste instalaţii costă cu mult mai puţin ca cele pentru navele de fer, circa 1/7 din acel cost, grevând deci mult mai puţin cota de amortizare. Lucrarea în sine este de asemenea mult mai simplă, şi cere mai puţini lucrători specialişti, ca la navele de fer.

Cantitatea de fer.

Cantitatea de fer întrebuinţată este cum am arătat de circa 1/3 din aceea întrebuinţată la navele de fer, iar profilul ferului este cel rotund. Acest lucru are o mare importanţă, în afară de un cost mai redus, dar mai ales în ţările ca a noastră, care sunt importatoare de fer, căci cu o cantitate de fer egală, se construesc trei nave în loc de una.

Dar chiar pentru ţările producătoare de fer, sunt momente, cum au fost în timpul războiului mondial, cum este şi în timpul actualului război, când preţul ferului a ajuns aşa de mare, iar lipsa lui aşa de simţită, în cât construirea navelor de beton armat, se impune, şi în realitate aşa a şi fost, în timpul războiului mondial, când construirea navelor de beton armat luase un mare avânt. Pentru noi, acest lucru trebue reţinut ca foarte important.

4. *Durata mai mare de cât a navelor de fer.*

Dacă nu ar fi cazul de accidente, s'ar putea spune că durata corpului de beton armat, este indefinită. Betonul armat, stând în apă, trăeşte într'un mediu foarte prielnic, care nu numai că nu-i produce nici o slăbire, dar îi îmbunătăţeşte anumite calităţi. Aşa fiind, durata sa s'ar putea considera nedeterminată; în mod practic se consideră cel puţin de două ori mai mare de cât a navelor de fer. Aceasta contează cu un coeficient important, la costul amortizării.

5. *Lipsa refacerilor parţiale periodice.*

Corpul unei nave de fer, în anumite locuri, cu încetul, începe să rugineasscă, iar părţile ruginite, pierd rezistenţa iniţială. Din această cauză este necesar ca din timp în timp, să se procedeze la refaceri parţiale, cari constau în înlocuirea şi întărirea părţilor slăbite. Aceste refaceri, devin din ce în ce mai costisitoare, cu cât nava se învecheşte, iar după un timp, proporţia şi costul lor este aşa de mare, că nu mai rentează o refacere, nava îşi termină viaţa şi trece la fer vechiu.

La navele de beton armat, acest fenomen al slăbirei diferitelor părţi ale corpului, nu există. Betonul trăeşte perfect în apă, iar ferul armaturilor, învelit bine în beton, nu suferă nici o alterare. Sunt deci excluse toate slăbirile parţiale ale corpului navei, precum şi toate cheltuelile periodice, de refacerea acestor părţi, lucru ce contează mult, în costul total al întreţinerei navei.

6. *Intreţinerea anuală şi vopsitul.*

O navă de fer, pentru ameliorarea acelor ruginiri şi slăbiri parţiale, cari totuşi nu pot fi complect înlăturate, cere o continuă întreţinere, o vizitare a carenei, şi o vopsire periodică, atât în exterior, cât şi în interior.

La navele de beton armat, neexistând acel fenomen de slăbire, iar vopsirea nefiind necesară, operaţiunile de întreţinere, aproape nu există, şi în mod practic costul lor este foarte redus. Acest lucru are, de asemenea, o însemnată importanţă, în randamentul economic al navei.

7. *Uniformitate de resistenţă.*

Intregul corp plutitor, al navei de beton armat, este construit dintr'o singură piesă, din material omogen, raţional calculat, şi dimensionat, aşa că nu prezintă părţi slabe ca la navele de fer şi are peste tot o resistenţă uniformă.

8. *Mică conductibilitate termică.*

Betonul armat având faţă de fer o redusă conductibilitate termică, prezintă un important avantaj, atât pentru confortul la bord, cât şi pentru înmagazinarea diferitelor materiale.

9. *Inflamabilitatea.*

La betonul armat, aceasta este exclusă, iar în caz de ardere a altor obiecte în contact cu el, influenţa dăunătoare asupra lui, este mult mai mică de cât la fer.

10. *Reparaţiuni simple şi uşoare.*

O navă de beton armat, avariată prin ciocnire sau punere pe uscat, se repară foarte simplu. Se tae cu dalta betonul avariat, se îndreaptă, se aduc în poziţia iniţială şi se leagă armaturile de fer, se face cofrajul necesar, se curăţă perfect şi apoi se toarnă betonul. Se lasă apoi să se facă priza, timpul necesar, care în nici un caz nu va fi mai mic de 10 zile.

Acestea sunt în esenţă, avantajele navelor de beton armat, asupra celor de fer.

Să vedem acum inconvenientele.

1. Greutatea corpului mai mare.
2. Taxe de port mai mari.

Greutatea proprie.

La aceeaş capacitate de încărcare, greutatea proprie a navei de beton armat, este cu 50—90%, mai mare decât a unei nave de fer.

Variaţia acestui procent, depinde de felul navei, de felul betonului întrebuinţat, de minuţiositatea calculului făcut, de îngrijirea cu care s'a lucrat. Această diferenţă se referă numai la greutatea proprie a corpului, de oare ce greutatea echipamentului navei, se poate considera aproximativ aceeaş. Din această greutate mai mare, rezultă, la aceeaş capacitate de încărcare, dimensiuni mai mari ale navei, şi în consecinţă o forţă de tracţiune mai mare, pentru mişcarea navei, şi deci o consumaţie mai mare de combustibil şi lubrifianţi.

Taxe de port mai mari.

Dimensiunile navei de beton armat, la capacitate de încărcare egală, fiind mai mari, şi taxele de port sunt mai mari. Acestea însă, în special în navigaţie mai lungă, nu au mare influenţă asupra randamentului comercial.

V.

Ce fel de nave convine a se construi din beton armat.

Am văzut la început că în decursul timpului, s'au construit tot felul de nave comerciale şi auxiliare, începând de la bărci şi până la navele cele mai mari. Nave militare însă nu s'au construit. Iată care sunt cauzele:

Greutatea corpului.

In construcţiile navale militare, valoarea militară a unei nave, este cu atât mai mare, cu cât la acelaş deplasament total, se poate obţine o capacitate militară, adică complexul putere ofensivă şi defensivă, mai mare; iar această putere se poate obţine cu atât mai mare, cu cât greutatea proprie a corpului navei este mai mică. Pe această consideraţiune, în construcţiile navale militare, ca şi în cele aviatice, s'a căutat a se întrebuinţa materiale de înaltă resistenţă, cari pot avea secţiuni cât mai mici, şi deci cu o greutate cât mai mică.

Betonul armat, după cum am văzut, dă o greutate proprie, la navele comerciale, cu 50—90% mai mare, ca a navelor de fer; iar la navele militare, acest procent ar merge şi mai departe, ţinând seamă că anumite părţi, trebuesc special amenajate, pentru compartimentare, întăriri sau alte nevoi.

In asemenea condiţiuni este evident că o navă de beton armat, ar avea o slabă valoare militară, şi din această cauză nici nu s'au construit.

Avantajul unui cost mai mic al corpului navei, cu 10—20%, în general, la navele comerciale, nu contează la navele militare. Am spus mai sus că diferenţa de cost, este cu atât mai mare cu cât nava este mai simplă şi se reduce cu cât nava este mai complicată.

La navele militare costul corpului propriu zis, intră cu un procent redus, în costul total al navei, unde avem un număr enorm de mecanisme, pentru propulsiune, pentru ofensivă, defensivă, servicii speciale, şi cari constau din cele mai complicate, mai moderne şi mai costisitoare fabricate. Aşa că dacă la costul navelor comerciale, s'ar avea un procent de 10%, mai mic, la navele militare procentul economiei de cost ar fi neînsemnat. Cât despre celelalte avantaje ale navelor de beton armat, cari mai toate se traduc prin eftinătatea de cost sau întreţinere, nu contează la navele militare, unde costul nu joacă un rol primordial, ci singurul rol important îl are valoarea militară a navei.

In ce priveşte celelalte tipuri de nave, le vom examina după următoarele categorii:

1. Nave fixe, fără maşini, pentru servicii speciale.
2. Nave mobile, fără maşini, pentru navigaţia interioară şi costieră.
3. Nave cu maşini, pentru navigaţie interioară, cabotaj, pescuit, nave de mare largă, etc.

Nave fixe pentru servicii speciale.

Inţelegem prin nave fixe acelea care în timpul serviciului pentru care au fost construite, stau pe loc, legate la cheu, sau ancorate, chiar dacă din timp în timp sunt mutate din loc, cu remorchere.

Acestea sunt: pontoane de acostat, magazii pluti-

toare, ateliere, construcţii plutitoare pentru instalaţii de băi, pontoane pentru poduri, docuri plutitoare, grui plutitoare, etc.

La toate aceste nave, construite din beton armat, avem toate avantajele arătate mai înainte, fără a avea nici un inconvenient; căci singurul inconvenient, acela de a avea o greutate a corpului, mai mare ca navele similare, de fer, la aceste tipuri de nave nu constitue un inconvenient, costul său fiind cu circa 20% mai mic de cât al navelor de fer.

De asemenea desavantajul ce ar avea că la eventuale deplasări, greutatea fiind mai mare, este necesară o forţă mai mare de tracţiune, şi deci o consumaţie mai mare de combustibil, contează prea puţin, starea de mişcare fiind o situaţie incidentală, pe când starea permanentă, la aceste nave este cea fixă.

Aşa dar aceste tipuri de nave, convine a le construi ori când, mai mult încă, aş spune că ele se impun, întrucât costul lor mai mic, durabilitatea lor mai mare, lipsa aproape completă a cheltuelilor de întreţinere, etc. sunt factori hotărâtori în randamentul lor economic, asupra cărora nu poate fi nici o discuţie.

Nave mobile, fără maşini, pentru navigaţia interioară şi costieră.

Acestea sunt: ceamuri pentru lemne şi piatră, şlepuri pentru cereale, cărbuni şi diverse mărfuri generale, tancuri pentru produse petrolifere.

Inainte de războiul mondial, precum şi în timpul şi după război, s'au construit un număr considerabil de asemenea nave, în Franţa, Olanda, Germania, Austria, etc. Acestea din urmă au făcut o intensă navigaţie pe Dunăre, funcţionând încă şi azi.

Aceste nave au toate avantajele arătate pentru navele de beton armat.

Ca inconvenient are pe acela al unei greutăţi proprii mai mare ca navele de fer, la aceeaş capacitate de încărcare, inconvenient ce în practică se traduce printr'o forţă de remorcă mai mare, deci o consumaţie mai mare de combustibil şi lubrifiant, tradusă şi aceasta printr'un cost mai mare al regimului de funcţionare.

Ca să ne facem o idee cam în ce proporţie stă acest inconvenient, vom da un exemplu.

Luăm cazul unui şlep de Dunăre de 800 tone încărcătură.

Fie g_1 = greutatea încărcăturii,

g_2 = greutatea proprie a navei de fer,

g'_2 = greutatea proprie a navei de beton armat.

Presupunând în cazul de faţă că corpul navei de beton armat, este cu 50% mai greu decât al navei de fer, avem:

$g'_2 = 1{,}5\ g_2$

Notând deplasamentele totale ale navei de fer şi ale navei de beton armat, cu D_1 şi D_2, avem:

Pentru nava de fer $D_1 = g_1 + g_2$

Pentru nava de beton $D_2 = g_1 + 1{,}5\ _2$

Pentru nava de beton $D_2 = g_1 + 1{,}5\ g_2$

Dacă aplicăm formula aproximată engleză,

$N_i = \frac{D^{2/3}\ V^3}{C}$ în care N_i este forţa în cai, D este deplasamentul, V este viteza, iar C o constantă, avem

Pentru nava de fer:

$$N_i = \frac{(g_1 + g_2)^{2/3}\ V^3}{C}$$

Pentru nava de beton armat:

$$N'_i = \frac{(g_1 + 1{,}5\ g_2)^{2/3}\ V^3}{C}$$

şi ca urmare, pentru $g_2 = 300$ tone, $\frac{N'_i}{N_i} = 1{,}085$.

Aceasta înseamnă că forţa necesară, este cu circa 8% mai mare la nava de beton armat, de cât la cea de fer.

Acesta fiind singurul desavantaj, dacă facem bilanţul avantajelor arătate mai înainte, preţ de cost mai mic, întreţinere foarte mică, durabilitate mare, deci amortisment mic, etc., vedem că şi pentru acest fel de nave, este convenienţă a se construi din beton armat.

Pentru noi, de asemenea este foarte interesant să reţinem acest lucru.

Nave cu maşini proprii.

Pentru navele cu maşini proprii, avantajele enumerate mai sus, de şi subsistând încă, ele nu mai au proporţia dela navele simple, fără maşini.

Costul corpului propriu zis, de beton armat, ar reveni cu 5—10% mai mic, faţă de al navelor de fer. această economie, în cazul unei nave cu maşini proprii. cari coprind un număr complex de instalaţiuni costisitoare, reprezintă un procent mic, în costul total al navei.

De asemenea, avantajul unei lipse aproape totale. de întreţinere şi revizuiri periodice, la navele de beton armat, fără maşini, are o proporţie neînsemnată la cele cu maşini, unde toate mecanismele, trebuesc revizuite şi reparate periodic, operaţiuni cari sunt costisitoare.

In schimb, desavantajul unui deplasament mai mare. la navele cu maşini proprii, se resimte într'o proporţie mai mare, antrenând maşini mai mari, şi depozite de combustibil mai voluminoase.

Făcând bilanţul avantajelor şi inconvenientelor, se vede că el nu a tentat pe armatori ca să persiste pe calea construcţiilor navelor cu maşini, din beton armat.

Totuşi, atunci când ferul lipseşte, iar preţul lui se ridică cu mult peste normal, ţinând seamă că la aceste nave se întrebuinţează numai circa 1/3 din ferul necesar celorlalte nave, construcţia lor prezintă convenienţă.

In practică aşa s'a şi întâmplat, în timpul şi puţin după războiul mondial, construirea lor a luat un mare avânt, s'au construit multe nave, dar îndată ce preţul ferului a revenit la normal, şi construcţia lor a slăbit.

Incă un motiv care în timp normal, nu atrage pe armatori este şi aceasta că construcţia în beton armat a navelor complicate, este ceva nou, care nu a intrat încă în uzul comun.

Betonul armat este un material, ale cărui calităţi. armatorul nu le poate vedea când comandă construcţia navei, ci mult mai târziu, cel mai de vreme la 45 zile când se fac încercările, şi încă mai târziu în timpul serviciului. Aşa că pentru avantajul unei mici diferenţe de cost, armatorul nu îşi ia riscul construirii cu un material nou, care în acest domeniu al navelor, cu maşini, nu a avut încă vremea să se introducă în uzul curent.

VI.

Este oportună construirea navelor de beton armat la noi, şi ce fel de nave.

Ţara noastră este o ţară importatoare de fer, fie sub forma de material brut, care se profilează la noi. fie sub forma de material gata profilat.

Deci este un prim motiv ca noi să înlocuim, acolo unde se poate, ferul, cu alte materiale indigene.

Industria cimentului a luat, la noi, în ultima vreme. un avânt considerabil, fabricând calitativ cimenturi foarte bune, iar cantitativ, capacitatea de fabricaţie, întrece nevoile interne.

TRADIȚIA MARINĂREASCĂ DACICĂ *)

de Comandor
VIRGIL DRAGALINA

NAVIGARE NECESSE EST — VIVERE NON EST NECESSE.

„Când Britonii, (strămoșii celui mai civilizat popor de azi N. R.) se ascundeau sălbateci și pe jumătate goi prin păduri, cu trupurile acoperite de vânătăi și judecata supusă celor mai degradatoare superstiții, Dacia Felix imediat după ocupația romană era o țară civilizată, posedând instituții, obiecte pentru o viață bună și chiar rafinamentul unei culte și bine ordonate comunități“ (Florence Farmborough, coresp. spec. al ziarului The Times).

Dar pe lângă frumoasa și civilizata lor țară, mândrii și vitejii noștri strămoși daci au avut și o armată strălucită, armată care a zdrobit legiunile romane în primul războiu daco-roman. Și alături de armată flota dacică a conlucrat cu aceiaș vitejie pentru apărarea cetăților maritime și a comerțului pe mare. Amintirile despre dârzenia și vitejia dacilor — pe uscat și pe apă — au rămas săpate în mintea romanilor, iar dalta sculptorului a săpat aceste amintiri în piatra Coloanei lui Traian, în jurul căreia se învârtește în spirală pelicula scenelor de războiu și din viața poporului dac. Și printre aceste scene sunt două în care flota dacică apără cetățile Tyras și Aquilea (Cetatea Albă și Chilia de mai târziu)

Afară de filmul ce se derulează în fața lumei, pe coloana lui Traian, despre nedreptatea impusă unui mare și civilizat popor, istoria nu vorbește niciodată despre flota de comerț dacică. Și e natural, deoarece corăbiile lor nu au trecut Bosforul ci s'au limitat în comerțul din Marea Neagră, iar pe de altă parte țărmul acestei mări nefiind ospitalier, iar republicele dace resfirându-se pe platoul Transilvaniei spre Tisa, pe colinele Moldovei și în bazinul Dunărean, dacii formau în mod natural un popor de agricultori și păstori, iar nu de navigatori. Navigația la ei a pornit dela nevoia apărării pe mare a cetăților Tyras și Aquilea și transportul din Byzanț a diferitelor arme de luptă, stofe și obiecte casnice și de lux.

După căderea Sarmisegetuzei, republicele și toate instituțiile dace au căzut rând pe rând sub ocupația celui mai crud popor din istoria lumei.

Legiunile romane în mersul lor triumfal au trecut prin spadă întreaga floare bărbătească dacică, pedepsind astfel cerbicia și dragostea de țară a unui popor învins, numai prin copleșire. In urma romanilor au rămas doar moșii și copii daci și cu ei și aceste două cuvinte dace, pentruca în localitățile despopulate să năvălească valuri după valuri de romani, atrași de frumusețea și bogăția acestei Californii a secolului al II-lea, amestecând astfel sângele albastru latin și sângele sănătos dac. Dar legionarii care au mers spre răsărit s'au oprit la țărmul mării, aici marinarii daci, pe corăbiile lor, au putut scăpa la larg de furia și cruzimea, din primul moment a cuceritorilor. Incetul cu încetul acești marinari s'au adaptat la noua viață și încrucișerea de rase, păstrând mai departe peste secolele ce au urmat, odată cu forma arhaică și curioasă a corăbiilor lor și tradiția marinărească dacică. Intr'adevăr din voroava bătrânelor hrisoave aflăm că la descălecarea lui Dragoș Vodă, marea Neagră se numea „Lacul Moldovenesc“, iar corăbiile moldovenilor se numeau „pânzare“. Ori, denumirea de „lac Moldovenesc“ arată că la descălecare, stăpânii Mării Negre erau urmașii dacilor sub noul lor nume de moldoveni (pentru cei dintre Carpați și Bug); iar pânzarul e cuvânt dac, astfel au numit dacii corăbiile lor, și așa a rămas peste veacuri, până la moldoveni. Dar însăși forma arhaică a pânzarului moldovenesc este pre-romană. Intr'adevăr pânzarul era o corabie cu totul deosebită: prova ascuțită și curbată înăuntru pentru a oferi o protecție cât mai mare contra vânturilor. Pupa lată și terminată cu două coarne de care se sprijinea câte o ramă solidă ce ținea loc de cârmă. La mijloc avea un catarg pe care se putea întinde o pânză trapezoidală.

Acestca demonstrează perfecta continuitate a tradiției marinărești dace.

Tot din hrisoave aflăm că însușirile marinărești s'au perpetuat mai departe, fiindcă sub Alexandru Cel Bun marina luase un așa avânt încât Chilia și Cetatea Albă au fost înzestrate cu șantiere de construcție navală, iar Ștefan Cel Mare prin desvoltarea ce dădu puterilor militare de uscat și de apă, puse țara în stare de a face față fără greutate la orice lovitură.

Importanța și organizația cetăților depe țărmul mării cât și destoinicia și dibăcia marinarilor a făcut pe Mahomed al II-lea să declare: atâta timp cât moldovenii stăpânesc Cetatea Albă și Chilia, nu vom putea birui pe ghiauri.

Și întregul efort musulman s'a îndreptat în această parte, iar odată cu căderea Cetății Albe s'a pecetluit soarta marinei moldovene, iar pânzarele au dispărut repede. In această situație de fapt, Rusia prin tratatul dela Cuciuc Kainargi (1774) este recunoscută de drept ca singura națiune creștină ce putea să navige în Marea Neagră.

Aici se rupe firul neîntreruptei continuități a tradiției marinărești dacică, iar marinarii moldoveni urmași falnicilor daci, iau drumul colinelor moldovene strângând coarnele plugului în mâini vânjoase.

După o perioadă tristă și întunecată pentru întregul nostru popor, vântul renașterii dela începutul secolului al XIX-lea a adus și la noi amintirea glorioasei epoci a pânzelor ce brăzdau Lacul Moldovenesc. Și sub imboldul trecutului, atât muntenii cât și moldovenii îndreptară privirile spre Mare. Astfel, în Moldova sub domnia lui Mihail Sturza (1834—49) și din îndemnul boerului Nicolae Roșca Codreanul apar pe Dunăre și Marea Nea-

*) Introducere la „Istoria Serviciului Maritim Român“.

---

continuare din pagina 9-a

Prelucrarea betonului armat, a luat de asemenea, și la noi, în ultimul timp, un mare avânt, dând putința formării de specialiști în acest domeniu.

Este dar evident că chiar în timp normal, atunci când prețul ferului este normal, pentru noi, se impune construirea navelor de beton armat, simple, arătate mai sus în categoria 1 și 2, ale căror avantaje, enumerate, sunt incontestabile.

In ce privește navele de categoria 3, rămâne de văzut de la caz la caz, atunci când superioritatea avantajelor este covârșitoare, sau când lipsa de fer, ne impune întrebuințarea betonului armat.

Avem dar toate perspectivele ca această industrie, atât de interesantă, care până azi nu s'a încercat, la noi, să găsească o prielnică primire și desvoltare.

Inginer EM. ENESCU

gră corăbii moldoveneşti, iar în ţara românească sub domnia lui Gheorghe Bibescu (1843—48) se lansează la Brăila corabia „Mariţa", botezată astfel în cinstea Domniţei. Cu această ocazie Cezar Boliac face minunata urare: „Mergi corabie, mergi de arată Europei culorile României, mergi a-i duce bogăţiile noastre şi a-i cere luminile sale; mergi de vizitează Italia, Francia, Ispania şi spune popoarelor lor că sunt încă Români dela Dunăre la Nistru, dela Tibiscul la Ernul".

Cum prin tratatul dela Viena (1856) şi constituirea Comisiei Europene a Dunării am căpătat asigurarea ieşirei noastre la Mare, corăbiile moldovenești „Roxandra" şi „Sft. Dumitru" cât şi cele muntenești „Mariţa" şi „Sft. Nicolae" întind pânzele plecând în toată siguranţa prin gurile Dunării spre Apus.

La unirea Principatelor cele două flote se contopesc sub un singur pavilion: Tricolorul Român. „Prinţul Vogoride" rebotezat „România" a fost cel dintâi vas român cu aburi. Cu prilejul schimbărei numelui, Savel Manu spune: „Râvna ce o simte poporul şi guvernul de a reintra în strămoşeştile puteri maritime, pentru care Marina de Răsboi va deveni o şcoală spre a lumina pe fii poporului, a le arăta calea avuţiei şi civilizaţiei".

După răsboiul Independenţei, prin alipirea Dobrogei, litoralul nostru maritim este mult sporit, cu toată pierderea litoralului basarabean.

Insă mai ales de o importanţă capitală este stăpânirea gurilor Dunării, dar ideia marilor patrioţi ca Mihail Cogălniceanu, Generalul Adrian şi alţii, de a desvolta marina de comerţ pentrucă „cheia mântuirei noastre este drumul Dunării spre Marea Neagră", după cum a spus Cogălniceanu, se lovea de faptul că românii după atâta amar de vreme de plugărie şi de păstorie, departe de ţărmul mării cu care nu mai avuseseră nici un contact, pierduseră orice spirit marinăresc. S'a luat atunci hotărârea ca Marina de Răsboi să formeze marinari pe care să-i îndrumeze spre marina comercială, pentru a româniza comerţul pe Dunăre şi Mare. Această hotărîre a fost îndrăzneaţă fiindcă in orice ţară maritimă, marinarii s'au format în marina comercială, de unde au trecut în Marina de Răsboi, constituită în idea de a proteja pe cea de comerţ şi a-i asigura căile de comunicaţii. Şi astfel ţăranii dela munte sau din prăfuitele sate resfirate pe câmpiile României, prinşi la început cu arcanul, au fost repartizaţi la „Flotila militară", unde serviciul era pe 7 ani. Acum, fie că acest termen de serviciu a fost destul de mare, fie că în sufletul celor îmbarcaţi s'a redeşteptat spiritul marinăresc dacic de odinioară, rezultatul însă al îndrăzneţei hotărâri a dat roade: mulţi din flotilaşi, la eliberare, au trecut pe vasele de comerţ cu dorul de ducă spre orizonturi largi, spre lumea largă.

Astfel s'a înădit firul rupt în tradiţia marinărească dacică.

Şi dacă acum un secol, marinarii căţăraţi pe vergile corăbiilor au dus printre insulele însorite ale Arhipelagului grecesc, nostalgia căsuţei cu ceardac, astăzi — pe nave moderne şi rapide — marinarii încercaţi, cu feţele brăzdate de veghere, duc departe, cât mai departe, în lumea întreagă povestea suferinţelor de două milenii a poporului dac. Lumei vechi şi celei noi, lumei galbene şi negre, ei spun tuturor că acest nefericit dar nobil popor e dârz, hotărât să lupte pe viaţă şi pe moarte pentru reintegrarea lui în toate drepturile legitime deţinute prin moştenire.

Şi întocmai ca legendara Phoenix, figura heraldică din blazonul dac, Dacia Felix va renaşte din cenuşa ei, în toată măreţia de odinioară.

Comandor VIRGIL DRAGALINA

SOCIETATEA NAŢIONALA DE CREDIT INDUSTRIAL

CAPITAL: LEI 500.000.000 ✱ SOCIETATE ANONIMĂ ✱ REZERVE: 195.000.000

BUCUREŞTI I, BULEVARDUL REGELE CAROL I Nr. 16

Cont CEC Nr. 3173 *Telefon: 3.46.40; 3.46.48 şi 3.46.49*

Acordă împrumuturi în condiţiuni avantajoase industriilor ◆ Primeşte depuneri spre fructificare ◆ Face operaţiuni de devize şi plăţi în străinătate ◆ Inchiriază safe-uri de diferite mărimi, pe 3 luni, pe ◆ ◆ 6 luni şi pe un an. ◆ ◆

MARINARII ARDELENI

de Z. N.

In fosta marină Austro-Ungară, echipajele flotei erau constituite din toate naționalitățile imperiului. Era o amestecătură de austrieci, sârbi, croați, italieni, unguri, cehi, poloni, ucrainieni și români.

In cele ce urmează se va vedea că românii ardeleni au fost un element de ordine printre toți ceilalți camarazi ai lor de altă naționalitate cu toate că împrejurările erau potrivnice ordinei.

Marinarii de origină italieni, cehi, sârbi, români, etc. luptau în Marina Austro-Ungară fără să aibă un ideal național ; ei sufereau văzându-se constrânși să lupte în contra fraților lor liberi și a aliaților lor.

Un vânt de libertate s'a răspândit peste toată flota. Scuturarea jugului austro-ungar era acum idealul tuturor.

Către sfârșitul războiului, Puterile Centrale primiseră lovituri grele din partea Aliaților. Flota austriacă nu mai părăsea bazele.

Starea aceasta de inactivitate în porturi era cât se poate de favorabilă pentru propagarea flacărei revoluției.

La 2 Februarie 1918, ora 10, pe vasul comandant *„St. Georg"* a fost arborat pavilionul roșu ; toate celelalte nave l'au imitat.

Ofițerii au fost înlocuiți de un directoriu de marinari (gen soviet).

Fortărețele porturilor cari erau încadrate cu marinari au aderat la revoltă, dar celelalte au rămas credincioase.

Statul Major al Marinei, care se afla la Pola, alarmat de această mișcare care putea să cuprindă toată Marina, a reușit să înăbușe răscoala datorită fortărețelor rămase credincioase cari au împiedicat pe revoltați să plece cu navele din port ; intenția lor era să se refugieze în Italia, cu flota ; adevărații capi și instigatori, 4 ofițeri de origină italiană, au reușit să fugă în Italia cu un avion.

Instigatorii aceștia căutaseră să desvolte cât mai mult sentimentul patriotic al fiecărei națiuni subjugate.

Ancheta oficială a autorităților a căutat să ascundă aceste constatări, mulțumindu-se a arăta că motivul revoltei a fost neîndestularea hranei și a îmbrăcămintelor.

Au fost încarcerați vreo 300 marinari, iar 6 cari au fost socotiți capi, au fost executați prin împușcare, ca exemplu.

Totuși răsvrătirea nu se potolise căci multe zile în șir la ora 9 seara când marinarii erau liberi dela program, se distrau strigând URA-A-A-A.

Aceste urale demonstrative porneau ca o contagiune dela navă la navă făcând să răsune întreg portul... Nici un ofițer n'ar fi îndrăznit să împiedice pe marinari dela acest fel de manifestare.

După jumătate an dela prima revoltă, s'a răspândit știrea că Austria învinsă, a acceptat cele 14 puncte enunțate de Președintele Wilson.

Indată, conducătorii națiunilor subjugate, cari într'ascuns pregăteau cu mai multă grije o nouă revoltă, au hotărît să sărbătorească desrobirea lor întrunindu-se la un meeting la Pola.

La 27 Octombrie, la prima adunare a naționalităților, deși discuțiile au durat multe ore, nu s'a putut hotărî decât o nouă zi pentru discuții la care să ia parte numai reprezentanți ai naționalităților.

In aceeași zi, spiritul de ordine și prevedere al românului a avut prilejul să fie folositor tuturor ; după aduunare, toți au plecat să manifesteze în grup prin oraș dedându-se la unele excese ; ajunși la Casinoul Marinei au început să vocifereze : *„jos cu ofițerii !... voi mâncați prăjituri iar noi n'avem nici pâine"*... etc.... Gloata se înfierbântase și era gata să năvălească în Casinou când... în fața tuturor veni un marinar care ieșise din rânduri și într'o italienească scâlcită dar ferm, îi sfătuește să se potolească și să se împrăștie, pentrucă în afară de faptul că ofițerii din Casinou se vor apăra cu două mitraliere care erau puse în poziție, dar năvala în Casinou nu le-ar fi adus nici un avantaj, căci alimentele care erau în depozit nu ar fi putut să fie luate de-acolo de alții și că deci tot ale marinarilor vor fi.

Ca prin farmec toți s'au potolit și s'au împrăștiat în urma acestei cuvântări ținută de un simplu marinar care se numea *Silvești* și care spre mândria noastră era ardelean.

La 28 Octombrie italienii s'au adunat la teatrul orășenesc sub președinția patriotului *Dr. Stanich* și hotărăsc prin aclamații alipirea Istriei la Italia.

In ziua următoare 3 români inimoși din flotă, *Valeriu Seredan, Voicu și Silvești* (cel care potolise pe marinari la Casinou) folosind faptul că primul avea la dispoziție toate mijloacele de transmisiune din Pola (telegrafie fără fir, Hugues, telefon) au luat inițiativa și au dat o circulară tuturor vaselor și unităților Marinei ca să concentreze pe toți românii la Pola.

In cursul după amiezei toți românii aflători în Pola s'au adunat într'o sală a *școalei de mașiniști* și acolo și-au ales reprezentanții : Președinte : *Valeriu Seredan* și Secretar : *Voicu*.

Apoi adunarea acceptă cu unanimitate o *rezoluție* care urma să fie prezentată de delegații români la adunarea naționalităților (la 30 Octombrie).

Această rezoluție a fost concepută cu concursul marelui bărbat de Stat Dr. Caius Brediceanu care în acel timp se afla la Pola, Căpitan într'un regiment de Artilerie.

Iată textul acelei rezoluții :

1) Poporul român al Transilvaniei, Ungariei și Bucovinei s'a declarat independent, de sine stătător și liber. Declarațiile referitoare la aceasta s'au făcut din partea deputaților noștri în parlamentele din Viena și Budapesta.

2) Protestăm deci prin aceasta de a fi tratați ca supușii altui popor.

3) Rugăm ca să ni se permită de a aduna toți românii dela marină într'o sală pentru a putea lua o atitudine față cu situația de azi, împreună cu ofițerii și funcționarii noștri.

4) Până atunci, declarăm că nu pretindem a fi debarcați împreună cu ungurii pentru a fi transportați la căminurile noastre. ci suntem gata de a face serviciu mai departe până ce Adunarea Națională din Ardeal și Bucovina va hotărî asupra nouei forme de Stat.

Dacă ungurii ar fi trimiși la căminurile lor, rugăm ca să fim împărțiți comandamentului corpului de marinari până la transportarea noastră acasă.

5) De oarece între fiii diferitelor națiuni să pot isca conflicte. noi suntem deja acuma gata de a forma un detașament românesc de sine stătător. Desinteresul nostru față de viitorul marinei [1]) va fi cea mai bună garanție despre imparțialitatea noastră, iar detașamentul românesc va griji de asigurarea liniștei publice, netezând diferendele pe cale pacinică.

---

[1]) Este vorba de flota austro-ungară.

6) Ca semn al independenţei noastre naţionale vom purta tricolorul nostru pe chipiu (roşu, galben, albastru) iar detaşamentul va purta aceste culori şi pe braţul stâng.

Pola la 30 Octombrie 1918.

BÂRSEANU m. p.
SILIVESTRU m. p.
bărbaţi de încredere.

ST. VOICU m. p.
Secretar

V. SEREDAN m. p.
Preşedinte

Dela punctele 2 şi 4 se observă dorinţa nestrămutată de a scutura jugul unguresc ; ei preferau să mai rămână la Pola, departe de casă până ce Adunarea noastră Naţională din Ardeal ar fi hotărît asupra formei statului, decât să fie trimişi acasă odată cu ungurii.

Dar punctul de onoare al românilor dela Pola este cel expus la No. 5 ; ei se ofereau să păstreze ordinea acolo unde patriotismul sârbesc şi cel italian ar fi putut să dea naştere la ciocniri grave din cauza deosebirei intereselor.

Intr'adevăr, se va vedea mai jos că în mijlocul acestui conglomerat de naţionalităţi care fierbeau, când disciplina militară aproape nu mai exista şi când ordinea publică era ameninţată, detaşamentul marinarilor români era cel care a reuşit să păstreze ordinea, să împiedice jafurile, devastările şi ciocnirile între diversele naţionalităţi antagoniste. Ţi se umple inima de mândrie gândind că toţi ascultau şi respectau un pumn de români cari în dorinţa de ordine, întârziau să se ducă în Ardealul lor drag, la căsuţele lor.

La 30 Octombrie se ţine Adunarea reprezentanţilor naţionalităţilor, aşa cum se hotărîse la prima adunare din 27 Octombrie.

Preşedinte, este un ofiţer superior, *Koch,* de origină jugoslav. Vorbesc pe rând, delegaţii germanilor, austriacilor, apoi al ungurilor, un preot care în expunerea sa cere mijloace pentru repatrierea tuturor supuşilor unguri în care înglobase şi pe români. Românii protestează arătând că reprezentantul ungur nu poate vorbi şi în numele lor, apoi într'o emoţionantă cuvântare preşedintele delegaţiei române arată suferinţele ardelenilor şi ca încheiere citeşte rezoluţia pregătită cu o zi înainte.

Rezoluţia românilor şi mai ales serviciul de ordine pe care s'au oferit să-l îndeplinească în mod cu totul desinteresat au fost primite cu vii aclamaţiuni şi aplauze mai ales din partea italienilor şi cehilor.

In câteva zile garda naţională a marinarilor români s'a organizat. Efectiv 450 voinici armaţi, un autocamion şi câteva mitraliere.

Gazetele locale s'au grăbit să aducă la cunoştinţă tuturor că garda română a preluat serviciul siguranţei publice în oraş.

Iată cum relatează D. Valeriu Seredan evenimentele din ziua preluării serviciului de siguranţă :

„In ziua preluărei serviciului am făcut cu toată garda disponibilă o rundă pe străzile principale ale oraşului, pentru a arăta publicului distincţiile[2]) şi cu scop demonstrativ. In frunte, după comandant, mergea drapelul tricolor purtat de cavalerul Baloşescu (bucovinean) şi păzit de Bârseanu şi Selveşeanu, apoi urmează garda pluton după pluton. Era o însufleţire între băeţi de care nu am mai văzut în Pola între români. In timpul scurt de câteva zile au învăţat băeţii cântări vitejeşti pe cari le cântau în marş pe străzile Polei, care nici înainte, dar cred nici după aceasta, nu va mai auzi. S'a introdus comanda românească. Pe piaţa cea mare stăteau d-nii dr. Brediceanu, Munteanu (inginer loc. col. la marină) şi mai mulţi italieni localnici împreună cu înfocatul patriot italian Stanich, cărora garda le-a dat onoruri. Publicul se oprea pe străzi şi ne striga „eviva la Rumenia Grande" (trăiască România Mare) şi „bravi rumeni".

Mai târziu la 4 Noembrie au intrat trupele italiene în Pola fiind primite cu flori şi ovaţii de către italienii localnici şi de un detaşament românesc cu drapel.

Cortegiul a trecut pe sub arcul de triumf al lui Aurelian, Porta Aurea.

Insufleţirea a fost mare...

„Pentru noi, românii a fost aceasta o serbare dublă. Una că Pola a ajuns iarăşi în posesiunea adevăraţilor ei stăpâni, cari sunt de o mamă cu noi, iar a doua că aceasta este prima ocazie când trupe româneşti trec pe sub o poartă triumfală zidită de strămoşii noştri, în onoarea unui oştean de seamă. Pe lângă aceasta întâmplarea a voit ca tocmai lângă poarta triumfală stătea un grup de italieni, cari vorbeau româneşte, fiind ei muncitori prin Transilvania la păduri. Văzând tricolorul românesc au izbucnit în strigăte, ce numai vroiau să înceteze, de „Trăiască România Mare" şi „Eviva gli nostri fratelii rumeni". Deşi era un vuet de diferite strigări, prin toate aceste am auzit ovaţiile la adresa noastră în dulcea limbă românească. Faptul ne-a surprins dintâi, nu credeam urechilor, dar ascultând bine am înţeles precis că nouă ne strigă româneşte. Le-am răspuns cu un „Evviva Italia" pentru surpriza frumoasă ce ne-a fost pregătită. Ziua aceasta a lăsat în sufletul nostru urme pe cari nimeni şi nici când nu le va putea şterge. De amintirile acestea ne vom bucura în împrejurările cele mai grele ale vieţei, de acum şi până când vom avea pletele albe".

Până la 14 Noembrie garda continuă să concure la serviciul de siguranţă împreună cu armata italiană care ocupase oraşul.

La 14 Noembrie pornesc către Ardeal, mai întâi cu vaporul până la Fiume, apoi cu trenul prin Jugoslavia-Ungaria.

Inainte de plecare marinarii noştri au ţinut să mai facă un gest frumos colectând o sumă de bani care a fost predată primarului oraşului Pola pentru viitoarea statue ce se va ridica lui Dante acolo.

Pentru a ne da seama de ce însemnat aport au adus marinarii ardeleni la Pola redăm şi următorul fragment dintr'o scrisoare primită de D-l dr. Caius Brediceanu :

„Reîntorcându-mă din Pola îţi transmit salutări din partea marelui italian şi amicul nostru al românilor Dr. Stanich, care m'a rugat să-ţi comunic următoarele :

„Cu ocaziunea audienţei sale la Regele Italiei, între altele Regele a întrebat pe D-l Stanich, cum a avut curajul de a proclama alipirea Istriei şi a portului Pola la patria mumă, într'un timp, când situaţia era încă încurcată din cauza revoluţionarilor şi a jugoslavilor".

„D-l Stanich i-a răspuns :

„Majestate, am avut sprijinul gardei româneşti, organizată din marinari şi soldaţi români din fost armată şi marină austro-ungară de către D-l Caius Brediceanu, actualul delegat al României la Conferinţa de pace".

„Regele Italiei a fost foarte mişcat de această constatare zicând : „ROMÂNII AU FOST INTOTDEAUNA PRIETENII NOŞTRI".

N. Z.

N. A. — Citatele au fost extrase din lucrarea D-lui Valeriu Seredan, *Garda Naţională Română a Marinarilor din Pola,* tipărită în 1922 în Ed. Librăriei Pavel Suru, Bucureşti.

[2]) Tricolorul dela chipiu şi dela braţ.

Războiul mondial pe Dunăre şi Sava

de VALERIU SEREDAN

Suntem în luna Iulie 1914. După atentatul dela Sarajevo căruia i-a căzut jertfă arhiducele Franz Ferdinand, moştenitorul tronului Austro-Ungariei zilnic se citeau şi auzeau veşti care de care mai alarmante, despre un război iminent cu Serbia.

Eu îmi făceam armata la Detaşamentul Marinei din Budapesta (O-Buda), unde eram conducătorul serviciului (Dienstführender) şi din cauza decesului tatălui meu încă la începutul anului am înaintat cerere să fiu eliberat din armată — ca susţinător de familie — înainte de a mi-se împlini stagiul (Oct. 1914), la cererea mea mi-a venit răspunsul, că din motive „privind efectivele armatei" (aus Standesrücksichten) nu mi-se aproba cererea. Aceasta şi multe alte semne arătau, că şi oficialitatea se pregăteşte de război, cu toate că cei mai mulţi erau neîncrezători, aducând motive umanitare, că nu este posibil în secolul al XX un război din cauza unui atentat, chiar dacă acesta ar fi curmat viaţa unui moştenitor de tron.

Pe la sfârşitul lunei Iulie 1914 în o Duminecă după masă, ca un trăsnet din senin a venit ordinul Ministerului din Viena, că noaptea sosesc 2 trenuri speciale cu efectivele pentru monitoarele Körös, Samos, Maros Laitha, cari erau în portul din O-Buda, cari sunt a se îmbarca imediat împreună cu muniţia trebuitoare etc. Cu comanda acestei flotile era încredinţat comandantul monitorului Körös, căpitanul Meixner, până la întâlnirea cu monitoarele Bodrog şi Tenuş cari ne aşteaptă la Petrovaradin. Cazarma în aceia noapte semăna unui furnicar răsturnat, un dute-vino fără de sfârşit. Marinarii, fiecare după firea şi sentimentul lui îşi făcea voie bună sau supărare, majoritatea însă priveau toate aceste pregătiri, ca o repetare a mobilizării din 1912-13 (războiul balcanic) care ne-a ţinut pe apele Dunării şi Tisei timp de 6 luni, fără să fi dat o singură salvă de salut măcar, iar serviciul de campanie era destul de greu şi plictisitor.

Ziua următoare deja toată capitala Ungariei ştia despre pregătirile acestea, mai mult au apărut pe străzi primi soldaţi infanterişti în uniforma de campanie (gris) cari au fost purtaţi pe umeri de mulţimea însufleţită.

Intre timp a sosit dela Viena şi un curier special, care ne-a adus ordinul în scris. La acest ordin era ataşat un ordin închis, care se putea deschide numai la Petrovaradin. Toţi bănuiam, că acest ordin va conţine o clarificare a situaţiei.

Imediat după terminarea îmbarcărilor am plecat şi a doua zi am sosit la Petrovaradin, unde deja ne aşteptau celelalte 2 monitoare. Ordinul a fost desfăcut şi din el s'a putut constata, că situaţia este foarte serioasă, trebuia să debarcăm tot ce era prevăzut pentru punerea vaselor pe picior de război. Tratativele diplomatice cu Serbia erau încă în curs, dar să vede, să ştia de pe atunci, că ele nu vor duce la un succes. Toate 6 monitoarele astfel au plecat la Semlin. Oraşul Semlin este situat exact în faţa Belgradului, şi în timp frumos se vedea foarte bine ce se petrece şi în unul şi în altul, o pregătire febrilă pentru război. Capetele podului de ambele părţi au fost întărite cu artilerie, transee etc. la Belgrad pe malul Savei şi a Dunării se aşezau baterii de artilerie, se spunea chiar că sârbii posed şi unele aparate de lansat torpedo etc. aceasta din urmă însă nu s'a verificat, ai noştrii au adus aici în spatele Semunului artileria cea mai modernă, 2 baterii de mortare motorizate 30,5 cm. fabricaţie Skoda. Oraşul şi jurul gemea de armată de toate armele.

La 3 August noaptea ministrul Austro-Ungariei la Belgrad a părăsit oraşul trecând peste pod la Semlin. In aceaşi noapte ambele capete ale podului au fost aruncate în aer, picioarele au rămas însă intacte împreună cu arcadele podului, astfel că circulaţia vaselor era liberă. Imediat după declararea războiului însă aceasta trecătoare a fost subminată, pentru a se impiedeca trecerea monitoarelor austriace în Sava spre a susţine atacurile armatei de uscat.

La 4 August —îmi aduc aminte precis de această dată — toate monitoarele în ordine de bătaie am înaintat spre Belgrad şi în semn de începerea ostilităţilor am dat o salvă din toate gurile de artilerie. Efect vizibil a fost numai o enormă gaură în zidurile palatului Ministerului de Război din Belgrad de pe Calimegdan. Sârbii nu ne-au rămas datori. Bateriile lor de pe malul Savei şi Dunării ne-au împroşcat cu bucăţi de şrapnele, iar unele grenade au atins turelele tunurilor de 12 cm, fără să facă vre-o victimă sau pagubă materială. Din inscripţia de pe inelele şi alte părţi ale şrapnelelor sârbeşti s'a constatat, că ele sunt de provenienţă engleză. După indeplinirea acestei misiuni monitoarele s'au retras în golful aşezat în dosul oraşului, unde era aşezată şi artileria.

Din ziare ştiam, că din războiul cu Serbia s'a născut o conflagraţie generală între Germania-Rusia, Austria-Rusia, Franţa etc. In Austria se declarase dintâi mobilizarea parţială a Corpurilor de Armată din regiunea limitrofă cu Serbia, pe urmă mobilizare generală.

Artileria austriacă răspândea prăpăd pe malul sârbesc. La început a fost cruţat oraşul şi populaţia civilă, trăgându-se numai în depozitele de cărbuni de lângă gară, pentru ca aprinzându-le, să se împiedece transportul trupelor etc. câteva grenade au aprins cărbunii, cari ardeau mai multe zile cu un fum vizibil dela mari depărtări.

Monitoarele au primit ca ajutor vasele civile ale Societăţilor DDSG. şi MFTRT, cari cu transformări improvizate au fost apărate prin saci de nisip aşezaţi pe puntea de comandă, plăci de oţel etc. contra focului inamic. Unul dintre vasele civile a primit o instalaţie improvizată pentru ridicarea minelor. Un grup de monitoare a primit ordin să întâmpine şi să sechestreze o mare cantitate de muniţii, care sosea încărcată în şlepuri pe Dunăre, din Germania. Zi şi noapte bubuitul tunurilor nu mai înceta.

Când a fost declarat războiul şi cu Rusia situaţia s'a schimbat. Mari efective fiind trecute pe frontul Galiţiei, sârbii au început ofensiva trecând peste noapte Sava în mai multe locuri, au ocupat Semlinul şi alte localităţi mai însemnate. Monitoarele s'au retras şi ele, după ce au acoperit retragerea celorlalte trupe. Şi azi cu groază îmi aduc aminte de unele scene văzute cu această ocazie. Avangarda sârbească era în spatele refugiaţilor civili. Armata austriacă era în retragere şi contactul ariergardei cu inamicul era foarte incomplectă. Populaţia civilă — mai ales femeile de funcţionari ai Statului rămase cu copii în Semlin — — când au auzit de revărsarea puhoiului sârbesc, aju-

tat şi de populaţia sârbească — au încercat să se refugieze pe ultimele trenuri sau vase civile, însă foarte mulţi au rămas să se refugieze pe jos. La desordinea aceasta a contribuit mult şi spaima răspândită despre cruzimea sârbilor, în multe cazuri binemeritată. O astfel de scenă s'a petrecut chiar în faţa monitorului Körös, pe care eram îmbarcat şi eu. O femeie cu 2 copiii după ea fugea cât putea spre malul râpos în speranţa probabilă, că acolo va întâlni vre-o posibilitate de refugiu. La spatele ei era un soldat sârb la mică distanţă. Când femeia era să fie la marginea prăpastiei — nu se ştie din ce motiv a căzut cu copii cu tot la pământ şi nimic nu s'a mai văzut. Noi cei de pe vas priveam înmărmuriţi cea ce se petrece, fără să putem face nimic, malul fiind foarte înalt şi pezişş. Peste câteva minute o ploaie de gloanţe a căzut asupra noastră, nu peste mult a sosit şi o mitralieră sârbească, care trăgea în vas, fără să-i poată face nimic. Ştiind, că artileria sârbească este încă departe, nici nu le răspundeam focului, mai ales că eram bine acoperiţi.

Intre timp au sosit puternice efective pentru respingerea sârbilor, şi o contra ofensivă viguroasă a început, în care şi grupul nostru de monitoare a avut un rol important. Tactica era următoarea. Pânăce trupele de pe uscat resping treptat trupele sârbeşti, grupul de monitoare Maros şi Laitha sparge un cap de pod, iar grupul Körös, Bodrog alt cap de pod din spre malul sârbesc, astfel, că trupele sârbeşti retrase la repezeală peste aceste poduri, în bezna nopţii, vor da unul peste altul în apă. Pentru ca să putem executa acest ordin trebuia să trecem în Sava peste cordonul subminat de sârbi. Ordinul a fost executat în o noapte neagră ca cerneala, în care nici degetul aşezat înaintea nasului, nu se putea vedea. Inaintea convoiului mergea un vas civil, care ridica minele. După el cele 4 monitoare. Când ne-am apropiat deja sârbii ne-au observat şi tot timpul cât am fost în raza de bătaie a tunurilor eram loviţi de o ploaie de grenade, şi luminaţi de proectoarele lor. Cu toate acestea nu am avut nici un singur mort, şi numai puţini răniţi. Distanţa mică dintre baterii şi vase a făcut ca această trecere să nu fie uitată toată viaţa celor ce au trecut prin ea, mai ales că propriu zis acesta a fost botezul războiului. Bubuitul tunurilor suna ca un singur vuiet, ne putându-se distinge o salvă de alta, gloanţele loveau în vas fără cruţare, comanda răsuna pe ţevile de comunicaţie pentru artilerie, mitratraliere etc. Tot echipajul era într'o agitaţie, dar fiecare era la locul său şi îşi făcea datoria. Eu eram la turela de comandă dinapoi, de unde transmiteam comanda la mitraliere etc. Maşinile lucrau cu toată puterea pentru a scăpa cât mai de grabă din acest infern. Aburul ţâşnea din când în când în sala maşinilor, ceeace făcea să tresărim pentru un moment, în crezarea că vre-o grenadă a spart careva dintre ţevile principale de abur, sau altă nenorocire de felul acesta, care ne-ar împiedeca să eşim din raza de tragere a artileriei sârbeşti. Timp de 2 ceasuri a durat această grea încercare, care a făcut dovada, că atât materialul cât şi personalul este la înălţime pentru a rezista unui astfel de foc. Trebue ştiut, că noi aveam avantajul de a nu avea adversar pe elementul umed. Serbia de atunci nu avea nici monitoare, nici măcar o şalupă armată, şi nici aparate pentru lansat torpedouri, singura ei putere erau câteva baterii de artilerie de calibru mic, cari nu puteau face nici o pagubă în curasa groasă cu care erau asigurate părţile mai senzibile ale monitoarelor. Pe lângă aceia trăgătorii la început erau prost informaţi, se trăgea mai mult în cuirasa cea mai tare cu care erau apărate maşinile şi turelele, în loc să tragă în alte locuri mai vulnerabile.

După ce am eşit din focul adversarului, am mai micşorat viteza deoarece pilotul nostru, precum şi cel de pe vasul din cap ne semnaliza, că apa fiind scăzută să ne ferim de bancurile de nisip dela gura râului Sava. In spatele nostru se destingeau conturile monitorului Bodrog, deci şi el a scăpat cu bine. Körös având comanda a cerut imediat relaţii atât vasului din capul convoiului cât şi monitorului Bodrog prin semnale Morse date prin un bec electric aşezat la punctul cel mai înalt. Răspunsurile au fost mulţumitoare. Cele trei unităţi nu au înregistrat nici un mort, numărul răniţilor era mic, iar stricăciunile materiale neînsemnate. Comandantul nostru îşi freca mâinile bucuros, pentru reuşita trucului său. Anume vasul civil din capul convoiului a fost vopsit la repezeală în culoarea monitoarelor (gris închis) şi prin unele camuflări i s'a dat forma aproximativă unui monitor. Era de temut să nu fie scufundat acest vas chiar înaintea noastră, şi în bezna nopţii să ne ciocnim noi de bracul lui, ceeace ne-ar fi cauzat şi nouă şi lui Bodrog pieirea.

Ofensiva Monarhiei înainta cu putere atât din partea de nord cât şi dela apus, dar rezistenţa dârză a sârbilor a oprit o înaintare mai rapidă. Monitoarele noastre aveau misiunea pe lângă Sabac, iar Maros şi Leitha, care erau mai mici şi cu un pescaj mai mic, au primit o altă misiune mai în susul râului. Eram între 2 focuri de multe ori. La malul drept erau trupele sârbeşti, cari trăgeau foarte bine, chiar prin găurile mici de observaţie. Pe malul stâng trăgeau comitagii (franctireuri) sârbi şi croaţii din Monarhie. Noaptea, mai ales când eram de serviciu, trebuia să mă feresc să nu es la covertă, că imediat o ploaie de gloanţe ţâşneau, ca un roi de ţânţari. De fumat sau lumină pe covertă nici poveste, ar fi însemnat moarte sigură. Pe lângă aceasta trebuia să fim pregătiţi şi la un atac nocturn din partea trupelor transportate pe plute, precum şi la atentate cu explozibile, mine improvizate etc. cunoscând prea bine fanatismul sârbilor, încă de pe vremea mobilizării 1912-13. Cu tot pericolul trebuia să ies mai de multe ori pe covertă şi pe puntea de comandă superioară, pentru a controla santinelele şi echipajele tunurilor, ca să nu doarmă, ceeace nici nu ar fi fost de mirare, neputându-se nimeni odihni, fiind permanent atacaţi. Mai trebue ştiut, că deşi mai mult de jumătate din echipajul monitoarelor era de origine slavă sau de alt neam, care simpatiza cu slavii, cari erau puşi să lupte contra conaţionalilor lor, şi cu toate acestea nimănui nici prin minte nu-i trecea să se gândească la o revoltă, ştiind foarte bine că la scufundare, elementul umed şi rece nu mai întreabă de ce naţionalitate eşti. Solidaritatea aceasta între marinari nutrită şi în vreme de pace, la începutul războiului s'a cimentat şi mai mult, deoarece nu individual sunt expuşi unui pericol — ca şi la trupele de pe uscat — ci colectiv, adecă în caz de scufundare, se pot îneca toţi, cei sănătoşi cu cei răniţi.

Incetul cu încetul malul stâng a fost curăţit de sârbi, numai la Sabac rezistau cu îndârjire în apărarea capului de pod. Aici posesiunea podului a fost schimbată de mai multe ori, până în sfârşit trupele Monarhiei au pus picior pe partea aceasta a frontului, şi atacând concentric după ce în o noapte am spart capul podului spre Serbia, au fost aruncaţi peste Sava. Toată suprafaţa apei era acoperită de cadavre de oameni, cai şi material de război care putea să plutească. O scârbă m'a cuprins la această vedere. Curentul apei cu încetul a aruncat cadavrele spre mal, unde cu obrajii şi mâinile mâncate de peşti şi de corbi, umflate ca nişte butoaie pluteau, spre groaza spectatorilor. Dar cine avea vreme să se ocupe acum cu adunarea şi îngroparea lor?

Luptele continuau cu noroc schimbător, când austriacii erau pe teritoriu sârbesc, când sârbii erau pe teritoriu austriac. Monitoarele susţineau atacurile trupelor de pe uscat, şi la retragere le acopereau. De multe ori lipsea însă o colaborare între monitoare şi trupe. Un caz eclatant s'a întâmplat cu un detaşament de artilerie a monitorului *Körös*, care având misiunea de a distruge un cuib de rezistenţă al sârbilor, a debardat 2 tunuri şi 2 mitraliere împreună cu personalul necesar, dar spre marea lor mirare, când au aşezat tunurile în bătaie, au primit foc de artilerie dinapoi, ceeace a făcut să li-se dea ordin de retragere.

Ce se întâmplase? Toţi credeau, că în spatele lor s'a format un grup de comitagii cu tunuri, în schimb era cu totul altceva. O baterie de artilerie de honvezi, care nu a ţinut seamă sau nu a înţeles instrucţiunile primite, crezând că sunt sârbi, a deschis foc asupra detaşamentului nostru. Ca norocul artileria de honvezi fiind înzestrată cu tunuri reformate, şi cu personal servant prost instruit, nu a făcut nici o pagubă nici în oameni nici în material.

Un alt caz similar mi-a fost povestit de un şubofiţer rănit din vestitul regiment unguresc din Debreczen numiţi „Molinari bakâk". Un detaşament mai puternic a fost trimis în o noapte să asigure terenul de dinaintea raionului regimentului. Era noapte întunecoasă. Avangărzile aveau cunoştinţă despre plecarea acestui detaşament, dar el era aşteptat din direcţia unde a plecat, şi când prin rătăcire s'a întors din o altă direcţie, s'a crezut că este un detaşament de sârbi şi fără multă informaţie a fost atacat, dându-se alarmă. Numai când a ajuns lupta la baionete — cot la cot— s'a observat greşala, însă deja erau câţiva morţi şi o mulţime de răniţi din ambele părţi.

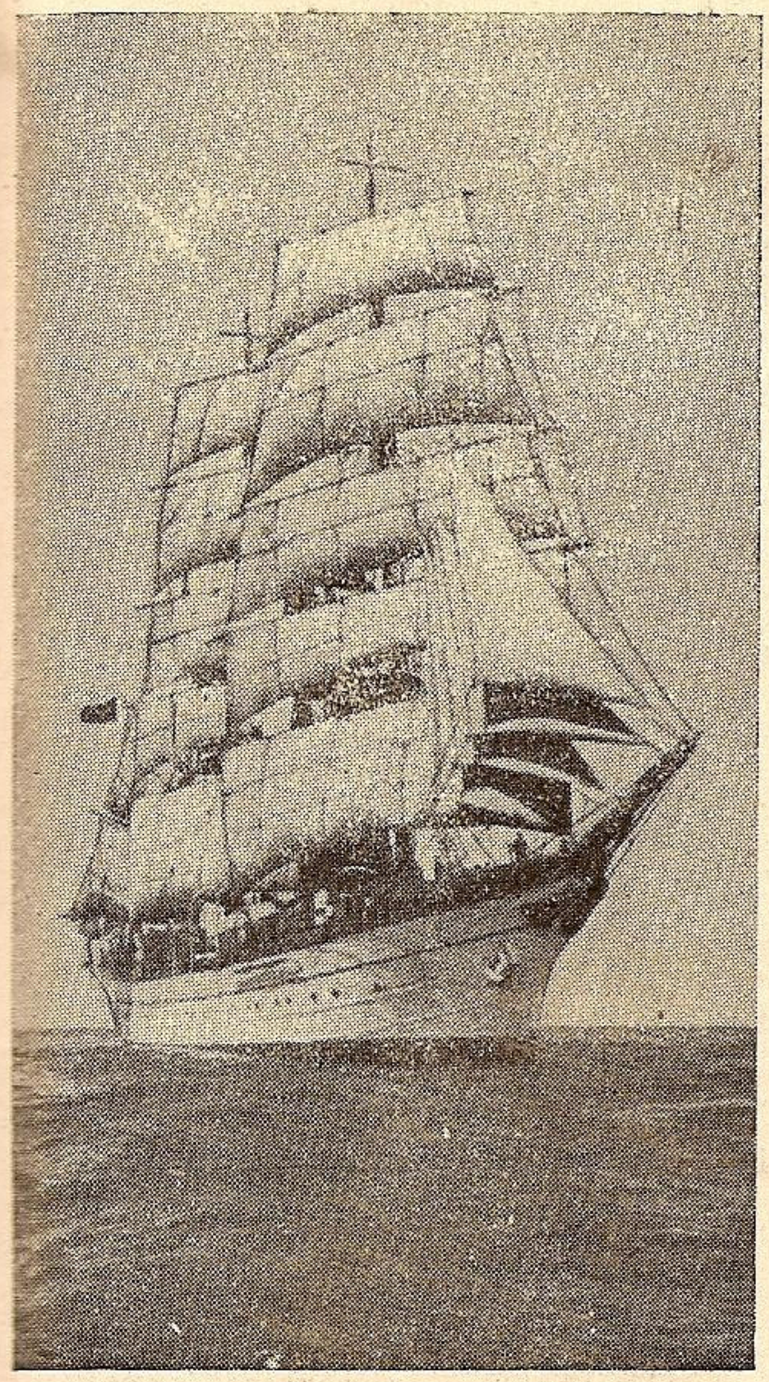
In sfârşit, după multe încercări s'a dat lovitura definitivă contra oraşului Sabac. Toate încercările de până acum de a se face un pod de către pontonierii austriaci a fost zădărnicit. Acum sub paza monitoarelor şi a detaşamentelor, cari au fost transportate prin diferite mijloace pe malul sârbesc, podul era gata şi trupele treceau nestingherite. Cucerirea Sabacului a costat însă foarte multe vieţi de om, şi trenuri întregi de răniţi.

Grupul nostru de monitoare aici a avut de suferit cele mai mari pierderi. Artileria sârbească trăgea necontenit în noi, şi deja era mai bine informată astfel că tragerile lor se dirijau asupra locurilor unde puteau face pagubă. Mulţimea bancurilor de nisip şi apa puţină din râu trebuia să facă foarte precauţi comandanţii acestor vase, pentru că în caz de impotmolire se putea conta ca pierdut un monitor, de lucrări de ridicare nici vorbă nu putea să fie, şi deci era pierdut un puternic mijloc de atac şi apărare aproape imun faţă de focul sârbesc, şi cu o mobilitate foarte mare. Sârbii însă nu se lăsau, ci se foloseau de toate avantajele oferite lor de natură. Astfel aşezau câte un tun sau chiar 2 în locuri bine apărate, cu preferinţă în apropierea unde monitoarele trebuiau să treacă prin canale înguste printre bancuri, şi aici ne atacau cu vehemenţă, pe neaşteptate, mai ales când trebuia să eşim pe covertă pentru a împinge vasul cu rugi lungi dela bancurile de nisip, pentru a se împiedeca impotmolirea. La un astfel de loc nu departe de Sanac monitorul nostru *Körös* a găsit o rezistenţă dârză, şi s'a desvoltat un adevărat război între noi şi ei. Când am eşit pe covertă, ca din senin a început focul, nu a încetat nici după retragere. Monitorul răspunde cu artilerie şi mitraliere, până ce un şrapnel explodat chiar deasupra celor 2 mitraliere ce le conduceam eu, şi bucăţile lui a făcut 4 morţi şi 3 răniţi. Eu eram rănit la antebraţul stâng, în imediata apropiere a cotului, perforat fiind de o bucată de şrapnel, care a luat cu sine bucăţi de haină. Medic pe vas nu aveam, numai un subofiţer sanitar, care avea prea mult de lucru, şi deci eu singur mi-am tăiat mâneca bluzei şi a tricoului pentru ca să mă pot pansa. La lovitura şrapnelului nici un fel de durere nu am simţit, şi nici nu am observat măcar, că sunt rănit, până nu am întins mâna stângă pentru a ajuta unui coleg, care era lovit în faţă, şi sângele curgea cu abundenţă. Sinţind că îmi curge sângele pe mână în jos m'am dus în infirmerie, unde am constatat abia atunci că sunt şi eu rănit. Lupta a durat mai departe până în noapte, când *Körös*, s'a retras pentru a debarca morţii şi răniţii.

Debarcarea s'a făcut nu departe de orăşelul Rum, unde era şi un post de prim-ajutor medical (Hilfsplatz). O mulţime nesfârşită de soldaţi de toate gradele şi armele aşteptau aici pentru ca să le fie schimbate pansamentele, sau să li-se dea calmante, injecţii etc. până le vine rândul să fie transportaţi la gară. Unii înjurau, alţii strigau sau urlau de dureri, cei mai uşor răniţi se odihneau pe pământul gol dormind sau povestind. Se auzeau aici aproape toate idiomele din vechea Monarhie, părea un adevărat turn Babel. Fiecare îşi demonstra în felul lui liniile caracteristice ale poporului, căruia aparţinea. Nemţii, greoi, cuminţi; ungurii drepţi, făloşi cu mustaţa răsucită; cehii blonzi, subtili, cu o idiomă asemănătoare ciripitului păsărilor; sârbi, croaţi, bosneci etc. negricioşi, mari, osoşi, cu priviri fanatice; italienii cu trăsături hotărîte, gălăgioşi, mititei.

După o aşteptare lungă au sosit primele trăsuri pentru transportul răniţilor. Răniţii cei mai grav au fost aşezaţi în tărgi şi puşi în aceste trăsuri. Noi cei cu picioarele sănătoase mergeam alături de trăsuri, ajutând unde trăsurile se impotmoleau. Drumurile erau desfundate, dar în majoritate se lua linia directă peste hotar, croindu-se drumuri noi. In sfârşit după multe peripeţii, complect extenuaţi, am sosit la gara Ruma, unde trebuia să aşteptăm sosirea unui tren pentru transportul răniţilor. După o altă zi de aşteptare în fine sosește şi un tren lung compus din vagoane de mărfuri, în care erau aruncate câteva braţe de paie umede pe cari se plimbau cu duiumul păduchii. Eu cu câţiva subofiţeri şi ofiţeri ne-am aşezat în singurul vagon de persoane, care era destinat pentru conducătorul trenului. In tot timpul această hrană era proastă şi insuficientă, aveam noroc că în unele gări pomii erau plini de fructe şi luam câte ne trebuiau, populaţia pe vremea aceia avea încă milă de bieţii soldaţi răniţi.

Direcţia era Osiec (Croaţia), dar între timp s'a schimbat şi am fost dirijaţi spre Agram, unde toate spitalele fiind pline, trebuia să meargă la Budapesta, însă nici aici nu am sosit, ci după 3 zile şi 3 nopţi de călătorie am sosit la Liubleana (Laibach). Cu toate că am sosit noaptea, doamnele dela Crucea Roşie ne aşteptau cu ceai şi cafea caldă, prăjituri, ţigarete etc. trenul nostru aducând cei dintâi răniţi în această localitate. Noaptea am fost transportaţi la Şcoala de Arte şi Meserii, transformată în spital, unde ne-am aşezat care cum a putut. Ziua următoare au început vizitele medicale pentru triarea răniţilor. Eu fiind între răniţii mai uşor am ajuns la vizită abia a 2-a zi, când un medic civil mi-a deschis pansamentul aşezat provizor deja de o săptămână, plin de sânge. Rana era infectată de zdrenţele şi alte materii străine luate de glonţ, şi începea să coacă, puroiul curgea în abondenţă. Intreg braţul era de coloare roşie închisă. Medicul îmi spunea, că este brand şi că va trebui amputat braţul dela cot, fiind frânte şi oasele cotului. Eu m'am opus, şi astfel a fost curăţită şi spălată rana şi pansat din nou. Aveam dureri mari şi febră, dar nu mă culcam, ci cău-



Nava şcoală „Mircea“

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprига luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor“

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea“ *)

(10)

BĂTĂLIA

(continuare)

Din această poziţie a ridicat semnalul de luptă şi a îndreptat nava sa amiral „Namur“ spre aceea a lui Don Navarro.

Navele din prova şi din pupa lui l-au imitat cu hotărâre. Acestea erau : „Norfolk“ şi „Marlborough“. Avangarda engleză a apropiat şi ea pe Francezi cu oarecare timiditate, însă distanţa de angajare era departe de a fi atinsă.

Ariergarda nu a făcut nici chiar atâta şi Lestock s'a menţinut în afara câmpului de bătălie, aşa cum îi dicta ura pe care o avea pentru şeful său, chiar şi în faţa adversarului.

Bizuindu-se pe faptul că execută cu strictеţe ordinul acestuia de a se forma şi menţine „în linia de şir“, Comandantul ariergărzii a lăsat pe Comandantul-şef să angajeze pe Spanioli numai cu trei nave şi s'a complăcut în spectator.

Situaţia luptei era deci astfel : la avantgărzi o comandă dela distanţă, la centru o încleştare de forţe pe viaţă şi pe moarte între trei nave engleze şi cinci nave spaniole şi la ariergărzi o lume de spectatori.

In aceste circumstanţe, Don José Navarro, pretinzând că este rănit, a părăsit comanda şi a căutat adăpost sub puntea lui „Real-Philippe“.

Căpitanul de vas Delage de Cueilly, din Marina Franceză, care îi era şef de stat major, i-a luat imediat locul şi, prin energia sa, a pus în ordine toate navele spaniole; apoi, cu un foc violent dela distanţă din ce în ce mai mică, a concentrat cele cinci nave ale centrului aliat asupra celor trei engleze pe cari Matthews le împinsese la atac.

Sub şocul acesta puternic, Matthews s'a văzut izolat şi nevoit să vină la babord, iar din toate navele lui, i-a venit ajutor una singură, din avangardă : „Berwick“, comandată de căpitanul de vas Hawke, care mai târziu va fi un celebru amiral al cărui nume va inspira în lupte mult respect din partea adversarilor.

Hawke a luat sub focul său nava spaniolă din cap „Pdere“ şi în puţin timp a făcut-o să lase pavilionul. Situaţia era însă grea pentru englezi.

De Court ar fi putut să dea ordin lui Gabaret, comandantul avantgărzii aliate, ca acesta să vină la stânga, să tae drumul lui Rowley şi să ia pe Englezi între două focuri, aşa cum făcuse de Vihette la Bévéziers în 1690. Situaţia forţelor o permitea fiindcă navele franceze erau 15 faţă de cele 9 ale avantgărzii engleze.

De Court era însă de 80 ani şi bătrâneţele lui nu îi permiteau acţiuni de îndrăsneală, aşa că el a ordonat întoarcerea prin contramarş la babord, pentru a veni şi a se pune între navele spaniole şi forţele engleze dela centru, în ideea de a le proteja, după cum îi erau prescripţiunile ordinului primit.

„Real-Philippe“ este astfel pus la adăpost de atacul lui Matthews, care în atari condiţiuni este obligat definitiv să vină către stânga şi să intre în formaţie cu subordonaţii săi. Este un caz între puţine din istoria războaielor navale, când şeful urmează pe subalterni în ţine-

(continuare din pag. 16-a)

tam mijloace de a fi vizitat de un specialist. Informându-mă la surorile de caritate, mi-s'a spus, că în spitalul aşezat în fostul Liceu de Fete „Mladika“ este un profesor universitar din Gratz, care este un vestit chirurg, şi a aranjat spitalul acesta pe cheltuiala sa. Obţinând permisiune în ziua următoare m'am dus la acest profesor.

După o cercetare amănunţită la Röntgen, a scos bucăţi de ştofă, schije de oţel, ţăndări de os şi altele din rană, cu toate acestea şi azi mai am câteva mii de bucăţi de oţel lipite cu o dibăcie extraordinară, a găsit canalul pe care a trecut glontele, a tras prin el o ţeavă de gumă găurită pentru spălarea rănii, mi-a aşezat întreg braţul stâng în gips, şi când a fost terminat îmi spune: „Dacă vă întâlniţi cu medicul, care vroia să facă amputaţia, spuneţi-i, că este un măgar“.

Observând, că aproape toţi soldaţii ofer spre cumpărare diferite bijuterii, am întrebat pe un coleg dela infanterie, de unde au acestea. Mi-se răspunde că nu ştiu care prinţ Habsburg, de bucurie că a ocupat Sabac, a admis 24 ore de jaf, şi astfel soldaţii au jefuit prăvăliile de bijuterii, casele particulare etc.

După o lună de tratament, rana s'a vindecat, însă nu-mi puteam îndrepta braţul nici degetele. Am fost tratat cu diferite băi electrice, masage etc., ceeace a făcut, ca încetul să-mi revină puterea în braţ. Am mai primit şi o lună de concediu.

Cu aceasta misiunea mea pe Dunăre s'a terminat.

VALER SEREDAN

rea unei formaţii, iar subalternii se ţin de rigiditatea unei linii pe care o lăsase moştenire în flota engleză, Ducele de York, acel faimos Iacob II, rege al Angliei dela 1685 la 1688.

In retragerea lor, Englezii nu pot să ia nici chiar pe „Poder" şi acesta rămâne în liniile amice.

Navele lui Matthews suferiseră foarte mult ; în special „Namur" nu mai era decât o epavă glorioasă şi Amiralul-şef a trebuit să-şi mute marca de comandant pe „Russell". Şi „Norfolk" cu „Marlborough" suferiseră foarte mult.

La francezi avarii slabe sau aproape de loc ; la spanioli era cam la fel cu centrul englez.

Lupta se terminase în atari condiţii şi cei doi adversari au continuat să navige în vedere până ce spaniolii au intra la Cartagina. Odată flota spaniolă intrată într'un port depe coastele Spaniei, de Court s'a înapoiat în baza sa dela Toulon, nestingherit de nimeni.

Franţa nu i-a iertat lipsa de iniţiativă şi i-a luat comanda. Era un exemplu care se desfăşura sub ochii unui aspirant venit de trei luni în flotă şi ambarcat pe a şaptea navă din linia de şir a zilei de 22 Februarie, care purt numele de Suffren.

In tabăra engleză iniţiativa lui Matthews de a rupe cu tradiţia rigidităţii „liniei de şir" a fost aspru reprimată.

Matthews şi subordonaţii săi au fost daţi în judecată.

Rezultatul judecăţii nu putea fi mai aspru : Matthews este destituit fiindcă „părăsise linia" şi secundul său, Lestock, care nu încercase nici o clipă să se bată, este ridicat în postul de comandant-şef.

Tradiţia engleză fiind încălcată prin pierderea unei victorii pe mare, Matthews plătea scump îndrăsneala sa de a duce toată lumea la luptă după moda clasică a lui Ruyter.

Spaniolii plăteau incapacitatea şi frica cu aceiaş monedă cu care fusese răsplătit Medina Sidonia la 1588 : Navarro este inobilat cu titlul de Marchiz al Victoriei.

Toulonul văzuse în apele sale o bătălie navală nehotărîtă, însă îşi arătase posibilităţile sale de bază navală militară. In 1749, Marsilia, care continuase să fie încă o bază a galerelor, trece tot ce mai avea militar la Toulon în două porturi militare.

In 1756, la 10 Aprilie, Toulonul priveşte cum o escadră franceză de 12 nave părăseşte apele sale, pentru a merge sub comanda Generalului Marchiz de la Galissonniére, să dea bătălia dela Minorca. Această bătălie va face obiectul unei conferinţe speciale.

Altă escadră pleacă dela Toulon, în Decembrie 1757, sub comanda lui La Clue, pentru a trece prin Gibraltar, cu destinaţia Antile. Ea se întoarce însă în Aprilie 1758, fără a fi îndrăznit să pătrundă în ocean, fiindcă paza Gibraltarului era în mâna Amiralului Osburne.

La Clue pleacă din nou la 4 August 1759 cu 12 nave şi 3 fregate. Boscawen păzea data aceasta Gibraltarul. Escadra franceză reuşeşte să treacă spre Cadix, punctul iniţial de destinaţie, dar este văzută. Urmărirea începe şi se termină cu lupta dela Lagos din 19 August.

Parte din această escadră revine la Toulon de abia în Ianuarie 1760.

Sub Ludovic XVI, Marina franceză nu merge mult mai bine, dar actele sale sunt mai valoroase. Meritele sunt ale lui Choiseul, care se exprima : „Aceste forţe sunt capabile de a face ca pavilionul Regelui să fie respectat de Marina Angliei, cu toate că aceasta le este superioară".

Toulonul, în acest timp, devine însă o bază navală secundară, fiindcă forţele din Mediterana sunt reduse la 12 nave. Tot efortul Franţei este îndreptat spre ocean.

Grija pentru dotarea bazelor navale cu mijloace cât mai multe, nu neglijează însă Toulonul. La 1 Martie 1768 se înfiinţează şi aci o şcoală de medicină navală destinată să furnizeze medici pentru navele din Mediterana.

Acest fapt se petrece cam în timpul când Bigot de Mirogues scotea „Tratatul de evoluţii şi semnale"—1763 — şi de Bourde de Villehuet „Momeurierul" — 1765.

Marina franceză trăeşte în acest timp sub impulsiunea teoreticului, fiindcă nu are nave să facă practică. Ofiţerii de marină sunt antrenaţi spre studii savante şi Choiseul justifică această înclinare ca forţă temeinică, întrucât ea ocupă pe ofiţeri şi îi face apţi a se descurca uşor atunci când posibilităţile materiale le vor fi favorabile în a aplica tot ce au învăţat.

O altă plecare din cele importante vede Toulonul în anul 1778, la 13 Aprilie, când d'Estaing ia drumul oceanului, cu 12 nave şi fregate. Este plecarea pentru luptele din Atlantic contra flotei engleze. Coasta americană este în acest timp teatrul operaţiilor navale. Horve şi Pyron sunt adversarii comandanţi ai Englezilor.

Toate aceste plecări sunt încă în ocean, fiindcă acolo se dă lupta pe viaţă şi pe moarte pentru lumea colonială, pentru comerţul pe mare. Suffren este acela care glorifică aceste lupte şi creiază o nouă tradiţie în Marina franceză.

Revoluţia intervine însă tocmai în această perioadă de refacerea unui moral. Oamenii de talia lui Suffren lipsesc tocmai acum şi pe ce a început el, nu are cine clădi mai departe.

Este drept că Franţa luptase cu multă energie pentru păstrarea imperiului ei colonial şi reuşise în parte. Prin bătăliile lui Suffren, în apele indiene şi cele ale lui de Grasse pe coastele americane se formase o tradiţie.

Am văzut cum în Mediterana, Marsilia rămăsese numai port comercial şi Toulonul devenise singura bază navală a Levantului. In desăvârşirea acestui port pentru misiunea ce avea, se făcuseră foarte multe lucrări noui. Pentru anul 1789 se prevedea terminarea programului naval, care finase numărul navelor flotei franceze la 81 vase, 81 fregate şi 121 nave de ordin inferior.

Acest plan cade la isbucnirea revoluţiei. Escadrele rămân în porturi şi în timp ce armata flutură tricolorul în lupte glorioase, Marina păstrează la pic pavilionul alb cu un mic tricolor în colţul de sus dela saulă.

Bazele navale sunt un focar de incidente între noul şi vechiul regim. Acest fapt se petrece şi la Toulon.

Ofiţerii de marină sunt toţi nobili şi ca atare regalişti. Mulţi din ei părăsesc navele şi se refugiază în străinătate.

La Toulon se dau adevărate bătălii între cluburile: Albii şi Negrii; consecinţa este că la 10 Septembrie 1792, la felinarele oraşului sunt văzuţi spânzuraţi: comandantul arsenalului, Contele de Flotte, Generalul Maior de Rochemare şi doi căpitani de vas. Dealurile Toulonului erau pline de marinari revoltaţi şi fugiţi dela nave.

In această situaţie apar legi noui pentru oamenii cei noui şi lipsiţi de experienţă. Marina era fără cadre.

Opera lui Choiseul fusese dărâmată.

Răsboiul era în toiu cu Austria, Prusia şi Sardinia.

Pentru Sardinia trebuia o marină. Toulonul a fost destinat să armeze o escadră de 9 vase sub comanda Amiralului Truguet. Deabia a putut arma cinci. Cu o forţă navală de adunătură. Truguet a reuşit totuşi un atac asupra portului Oneglia.

Noui forţe sunt aduse din Ponaut; efortul marinei franceze este îndreptat în Mediterana, în special asu-

pra Sardiniei. Trupe sunt concentrate la Ajaccio, în scopul debarcării la Cagliari. Incercările marinarilor din acest timp, cum sunt acelea ale lui Latouche Treville, au punctul lor de admirație.

Dar debarcarea la Caligari nu duce la rezultatele urmărite, din cauza voluntarilor dela Marsilia, cari nu știu să lupte.

La 8 Martie 1793, expediția se înapoiază la Toulon.

In corpul expediționar fusese și un tânăr ofițer de artilerie, Napoleon Bonaparte, care, din acest prim contact cu Marina franceză, nu va păstra o impresie de admirație pentru ea.

Valmy și Jemmapes erau în acest timp victorii la uscat, cari trăgeau cu buretele peste insuccesul dela Cagliari. Franța apropiată de coastele englezești prin victoria dela Jemmapes, face să se miște Anglia și lupta seculară dintre Albion și țara lui Ludovic XIV reîncepe în 1793 la 13 Februarie.

Amiralul Hood, vechiul adversar al lui de Grasse din Antile, este trimis cu o escadră de 21 de vase în Mediterana.

De fapt aici se găseau forțele navale principale ale Francezilor pe cari le comanda Truguet. Numărul navelor franceze era de 17 și pentru un moment, Truguet, plecând la Paris, comanda lor fusese încredințată C'Amiralului Trogoff-Kerlessy.

Pentru Anglia, Corsica era o bună momeală. Către ea se îndreaptă Hood, care sosește în Mediterana în Aprilie 1793. In acest timp Spaniolii profită de situația grea a Francezilor pentru a-și lua înapoi San Pietre și San Antiocco.

Pentru flota franceză din Mediterana, situația era extrem de grea. Hood vine cu foarte multă ușurință și se instalează la Hyeres, așa cum ancorase în 1743 Matthews. Baia Hyeres devine o bază volantă englezească. In felul acesta, cele 17 nave franceze din Mediterana sunt blocate în portul Toulon. Puțin mai apoi la finele lui August, arsenalul din Toulon hotărăște să se pună sub paza Englezilor până la încheerea păcii, pe care o considerau apropiată. Flota urmează și ea hotărârea arsenalului și, deși Căpitanul de Vas Saint Julien, cu două nave, protestează, rezultatul este același: dureros de trist.

„La 28 August 1793 Amiralul Hood intră cu 21 de vase, în cel mai mare port al Franței, urmat de îndată de 17 vase spaniole. Episoadele dureroase trăesc în amintirea tuturor".

„Acest coșmar se termină abia la 18 Decembrie 1793, când Englezii evacuează Toulonul, goniți de armata lui Dugommier, care era ajutat în misiunea sa de geniul luminat al Căpitanului Bonaparte.

Zilele acestea de legendară glorie pentru Franța și tânărul Căpitan de artilerie Napoleon Bonaparte, au o parte dureroasă, fiindcă multe din vasele franceze ce se aflau în port „au luptat din toate puterile pentru a se opune la victoria armatelor republicane".

Hood, în retragerea sa, ia 3 vase, 6 fregate și 7 nave mai mici franceze. Alte 10 vase — între acestea și Heros al lui Suffren — 2 fregate și 5 nave mai mici sunt incendiate de Căpitanul de vas Sydney Smith, în același timp cu Arsenalul.

Acesta era cel mai mare dezastru al Marinei Franceze.

Nici chiar Hogue, cu dezastrul dela 2 Iunie 1692, nu se poate compara cu ziua de 18 Decembrie 1793 dela Toulon.

In 1794, Hood începe atacul Corsicei. La 21 Mai cade Bastia și Englezii sunt primiți de Corsicani cu entuziasm.

Un vice rege debarcă la 14 Iunie în insulă. Ultimul port al Corsicei, care cade în mâna trupelor de debarcare engleze, este Calvi. Acest fapt se petrece la 21 August. Pentru cucerirea lui luptase și un tânăr Comandor englez, Comandant pe „Agamemnon", Horațiu Nelson. In aceste lupte un obuz aruncase nisip în ochiul drept al temerarului Comandant depe „Agamemnon" și făcuse ca viitorul Mare Amiral al Angliei să rămână lipsit de vederea acestui ochiu.

Anul 1794 este deci acela care face să strălucească steaua marelui apărător al Franței celei noui și să apară în apele ei cel mai mare dușman al republicanilor, care nu concepea în conducerea statelor decât monarhia cea după sistemul englezesc.

Stăpânirea Corsicei de către Englezi nu era sigură fiindcă, după expresia lui Nelson, Sydney Smith „bun de gură" cum era, nu știuse să distrugă la Toulon toată marina franceză care se găsea în „orașul infam". Amiralul Martin, cu 7 vase, atacă forțele de blocadă ale Corsicei și astfel el devine un cui care imobilizează parte din navele lui Hood.

In acest timp, acțiunile escadrei franceze din Toulon sunt numeroase, dar timide; tot efortul este pentru recucerirea Corsicei. Din aceste acțiuni a luat naștere bătălia dela Nali din 12-13-14 Martie 1795.

In atari împrejurări și fapte s'a găsit Marina Franceză a Republicei. Directoratul îi va da o altă impulsiune. Din nou, însă, Franța mută efortul său pe mare, în Nord: proectele lui Hoche de a debarca în Anglia absorb toate resursele Marinei.

Corsica încă nu fusese recucerită de Francezi și Anglia executa o blocadă energică în apele golfului Genua, prin eforturi duse cu intransigență de Nelson.

Dar fulgerătoarele victorii ale Generalului Bonaparte, din anul 1796, la Carcare și în toată Italia, sunt ca un ce enigmatic pentru aliați.

Unii dintre aceștia închee pace cu Franța. Alții, cum sunt Spaniolii, devin aliații francezilor. Astfel o flotă spaniolă intră chiar în cursul acestui an la Toulon și face ca forțele engleze din Mediterana să fie în situație grea. Comandantul forțelor engleze, Amiralul Jarvis, primește ordin să evacueze Corsica și să plece în Atlantic.

După pacea dela Compo-Formo, din 18 Aprilie 1797, Anglia rămâne singurul dușman al Franței. Trebuia lovită și Anglia.

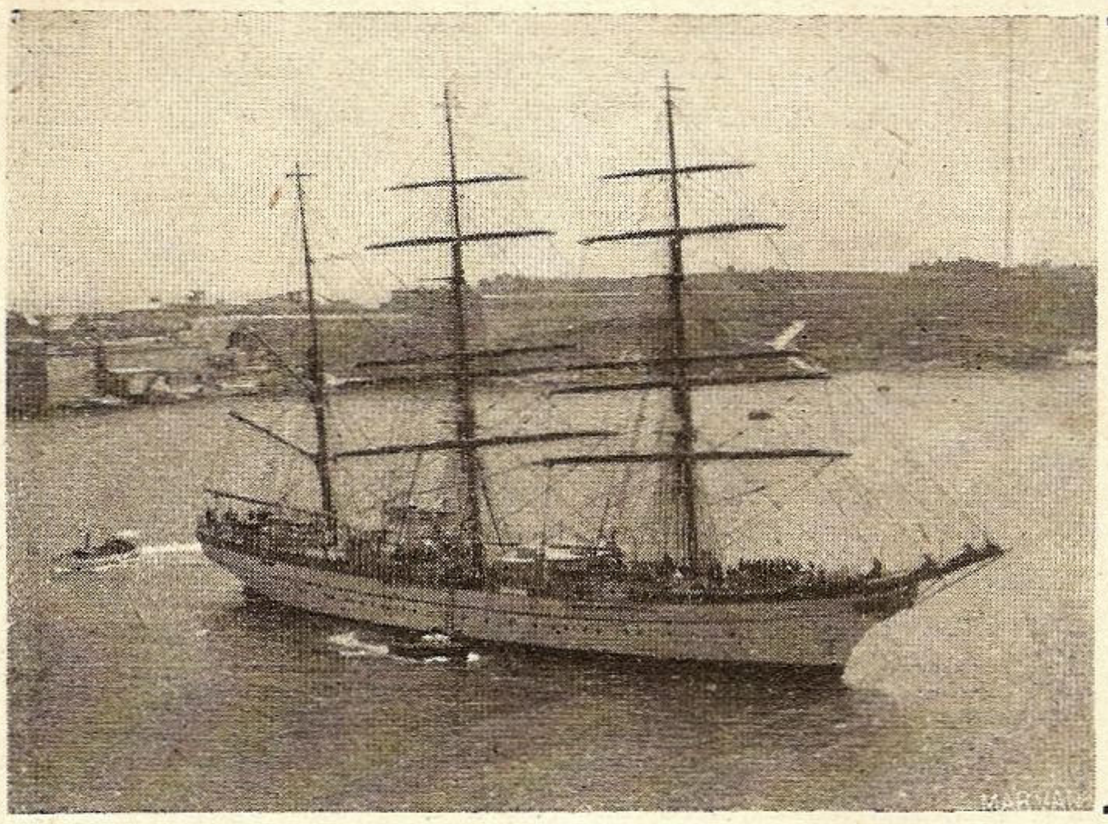
Genialul general concepe expediția în Egipt și la 5 Martie 1798, execuția ei este hotărâtă.

Toulonul este portul în care se pregătește și se organizează marea întreprindere. La 9 Mai Generalul Bonaparte este în portul în care strălucise pentru prima dată steaua sa.

Un convoi de 280 nave de comerț este pregătit la Toulon, la Genua, la Civita Vecchia și în Corsica. Aceste nave erau armate cu 3.000 mateloți și o escadră de 13 vase, 6 frigate, 1 corvetă și 28 nave ușoare, cu un total de 13.000 marinari, trebuia să escorteze convoiul.

Corpul expediționar era de 38.000 soldați. Amiralul Brueys, în vârstă de numai 45 ani, era Comandantul expediției și pe lângă calitățile lui de subordonat, mai avea și o încredere nestrămutată în steaua Comandantului-șef, mult mai tânăr încă decât el. Subordonații lui Brueys erau: C'Amiral Gauteanvie, șef de Stat Major, C'Amiral Blanquet du Chayla, Comandant al Diviziei I, C'Amiral Villeneuve, Comandant al Diviziei II și C'Amiral Decrés, Comandant al escadrei ușoare.

(va urma)



N. M. S.
„MIRCEA“

de Cpt. Ing. HALUS GRIGORE

La 25 Ianuarie 1941 s'a împlinit doi ani decând a fost ridicat cu ceremonialul cuvenit pavilionul național de război, pe vasul școală cu pânze a Marinei Regale N. M. S. „MIRCEA“.

Această ceremonie s'a făcut la Hamburg în șantierul naval Blohm & Voss, șantierul care a construit și cele 3 vase școală cu pânze surori ale Marinei de Război Germane și unde se găsește în construcție al patrulea vas școală german.

Armat de un echipaj românesc, vasul școală „Mircea" a făcut drumul lung spre țară în condițiuni excelente iar în vara anului 1939 a efectuat cu elevii Marinei Regale, prima călătorie de instrucție în Marea Mediterană.

Având la activul său un număr apreciabil de ore de marș, în care atât vasul cât și echipajul său s'au achitat în mod deosebit de toate problemele ce se ivesc într'o călătorie de lungă durată, să-mi fie îngăduit să urez vasului mulți ani de activitate intensă și rodnică pentru răspândirea în rândurile tinerilor generații de marinari, a dragostei pentru mare și pentru a duce și mai departe peste mări și țări faima Bricului „Mircea" și a pavilionului nostru național.

*

Imi propun să arăt în cele ce urmează, care este scopul existenței lui „Mircea" în Marina Regală Română, deoarece deseori mi s'a pus întrebarea: Care este rostul vasului cu pânze într'o marină de război, acum când navele sale sunt adevărate arsenale de mașini și tunuri și nu au nici pe departe vre'o asemănare cu vasele cu pânze din alte vremuri?

Cât de mare preț se pune în alte țări pe educația tinerilor marinari pe asemenea vase, se vede din faptul că toate marinile de război au cel puțin un vas școală cu pânze. Progresele technice în domeniul naval nu le-au putut decide să renunțe la școala pânzelor pentru elevii de marină.

Prin urmare, vasele cu pânze nu sunt obiecte de muzeu ce au supraviețuit vremurilor trecute ci, aceste vase și serviciul pe ele formează pentru elevi, baza pe care se clădește întreaga educație marinărească profesională.

Elevii marinari dobândesc din vreme în mod practic, principiile fundamentale pe care se împletesc apoi toate cunoștințele și experiența de care are nevoe viitorul comandant de vas.

Serviciul greu în arborada vasului pe vreme bună ca și pe furtună oțelește trupul și sufletul și înlesnește desvoltarea celor mai frumoase virtuți: curajul, hotărîrea, energia, prudența, camaraderia, sinceritatea, curajul răspunderii și simțul solidarității.

Lucrul în arboradă pe ori ce vreme cere un spirit de sacrificiu desinteresat și o mare putere sufletească ce se trezește contra instinctului nostru de conservare.

Pe vasul cu pânze, elevul învață de mic să acționeze cu propriile sale puteri, fără să aștepte ajutorul altora, asumându-și răspunderea faptelor sale.

El recunoaște că este un membru important și responsabil al echipajului și că însăși existența vasului său, poate fi primejduită, din greșeala unui singur om dela bord. Deaceia el știe că orice faptă a sa va eși la iveală mai curând sau mai târziu, prin rezultate bune sau rele.

Un general celebru spunea că, „eforturile fizice trebuesc antrenate și reantrenate nu atât pentru a obișnui corpul cu ele ci pentru a ne obișnui cu gândul că trebuesc executate".

Cu N. M. S. Mircea în larg

Marinarul velier dă zilnic exemple de spirit de sacrificiu, de camaraderie şi de răspundere.

Prin educaţia ce o capătă la bordul vasului cu pânze, elevul învaţă să aprecieze forţele sale proprii; el ştie oricând, ce şi cât este capabil să facă. Astfel el capătă încrederea în sine, necesară unui bun comandant de vas.

Marinăria învăţată pe un vas cu pânze, însemnează a alege pe furtună, la timpul oportun repede şi cu hotărîre soluţia cea mai bună, fără ajutorul mijloacelor technice.

Vasul cu pânze mai are de scop să deştepte în sufletul elevilor mândria personală şi încrederea în forţele lor sufleteşti. Educaţia pe vasul cu pânze tinde să desvolte pe lângă cunoştinţele şi simţul marinăresc prin obişnuinţa cu viaţa dură dela bord, personalitatea şi caracterul individului.

Viaţa la bord înseamnează o luptă continuă între om şi natură şi uneori omul poate fi răpus în deslănţuirea elementelor sale.

Iată un adevăr pe care învaţă de mic să-l recunoască viitorul marinar şi să ajungă la convingerea că în natură sunt fenomene care nu pot fi stăpânite întotdeauna de om, chiar dacă are la îndemână mijloacele technice cele mai moderne.

Viitorul comandant de vas va şti că victoria finală nu depinde numai de tunuri şi de material ci şi de credinţa, voinţa şi performanţa elementului om.

Aceste arme care nu-şi au originea în maşină, ci în sufletul nostru vor rămâne de neînvins.

Tânărul marinar va înţelege că natura nu poate fi subjugată; deaceia el va fi modest şi religios, recunoscând că stăm cu toţii sub influenţa unei puteri superioare şi mărturisind că: „Dumnezeu ajută marinarului la nevoe dar el trebue să cârmească singur".

Echipajul vasului cu pânze cunoaşte puterea elementelor mării fiind mult mai aproape de ea decât pe ori ce alt vas. Prin viaţa la bord el aprofundează fiinţa lor şi a vasului.

Noţiunea „patrie" pe care o atribue vasului său, capătă acum întreaga sa valoare şi semnificaţie pentru care el îşi sacrifică de bună voe chiar şi viaţa.

Conducerea sigură a vasului pe mare este o ştiinţă marinărească pe care technica nu a putut să o modifice. Din contră, exploatarea tuturor avantajelor pe care le oferă technica modernă navală şi de armament şi întrebuinţa **ea până** la epuizare a tuturor posibilităţilor tactice, se poate realiza numai atunci când conducerea vasului este cea mai bună.

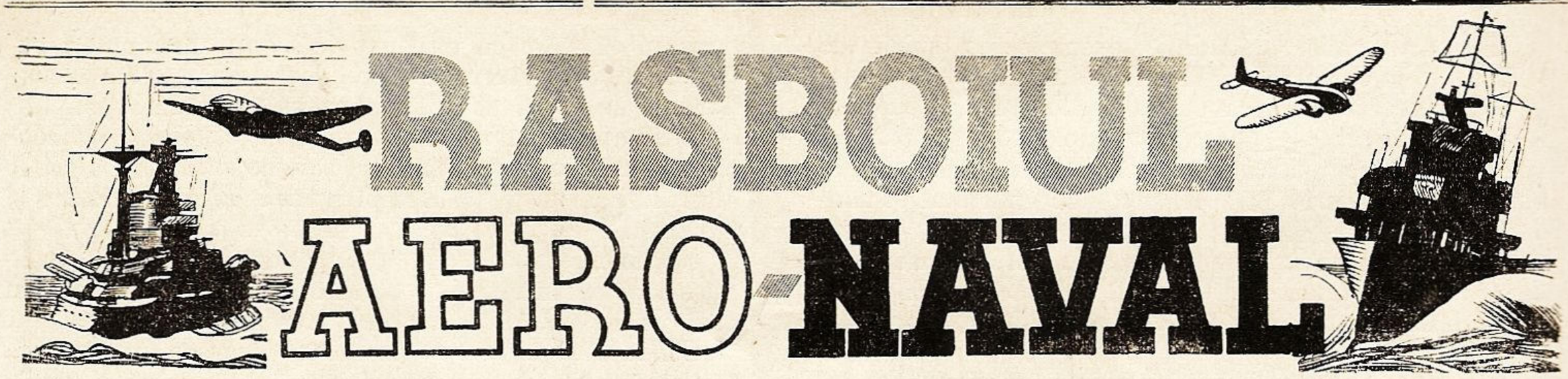
Tot aşa precum infanteristul trebue să cunoască bine terenul în care luptă, comandantul de vas trebue să cunoască la perfecţiune regimul vânturilor şi a mării sub toate aspectele ei.

Nicăeri tânărul marinar nu poate să se obişnuiască mai bine cu marea ca în lungile călătorii pe un vas cu pânze.

Cine a navigat în anii tinereţii sub catargele înălţate sub bolta cerului a unui vas cu pânze, acela va rămâne pentru totdeauna îndrăgostit cu trup şi suflet de mare.

Un bun marinar poate fi numai acela care iubeşte marea cu adevărat. Din această dragoste isvorăşte apoi înţelegerea şi stăpânirea ei.

D. C-dor Aug. Roman, Comandantul N. M. S. „Mircea" depune o coroană la mormântul eroului necunoscut din Lisabona



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

CRONICA EVENIMENTELOR
(15 Noembrie 1940—1 Martie 1941)

MINE ŞI TORPILE

Războiul aeronaval a continuat cu aceiaşi înverşunare pe toate fronturile, în Atlantic, Mediterana, Pacific şi Indian.

Germanii au reuşit în mai multe rânduri să mineze apele engleze, iar submarinele lor, împreună cu cele italiene, şi-au întins raza de acţiune la sute de mile de coasta Westică a Irlandei, a Africei. Un submarin necunoscut a torpilat la 4 Ianuarie submarinul francez „Sfax" care naviga la suprafaţă, precum şi un tanc de petrol, pe care îl însoţea, în drum spre Dakar.

La 1 Ianuarie un submarin grecesc a făcut câteva victime în Adriatica.

Nici marea Roşie nu a fost scutită : la 5 Ianuarie un convoi englez a fost atacat de italieni cu torpile.

Grea şi dureroasă lovitură pentru englezi a fost torpilarea marelui transatlantic „Western Prince" care venea din Canada cu înalte personalităţi politice la bord şi cu o încărcătură de 10.000 tone muniţii şi alimente.

Pentru primăvară germanii anunţă o înăsprire a atacurilor cu submarinele, cari lucrează mână în mână cu aviaţia.

La 9 Ianuarie un submarin englez, după un atac nereuşit în Atlantic, a eşit la suprafaţă. Submarinul italian atacat nemai putând lansa o torpilă, s'a repezit la atac cu pintenul, tăindu-l în două.

La 10 Ianuarie torpiloarele italiene au scufundat în Mediterana două submarine engleze, dintre cari unul era francezul „Narval".

AVIAŢIA

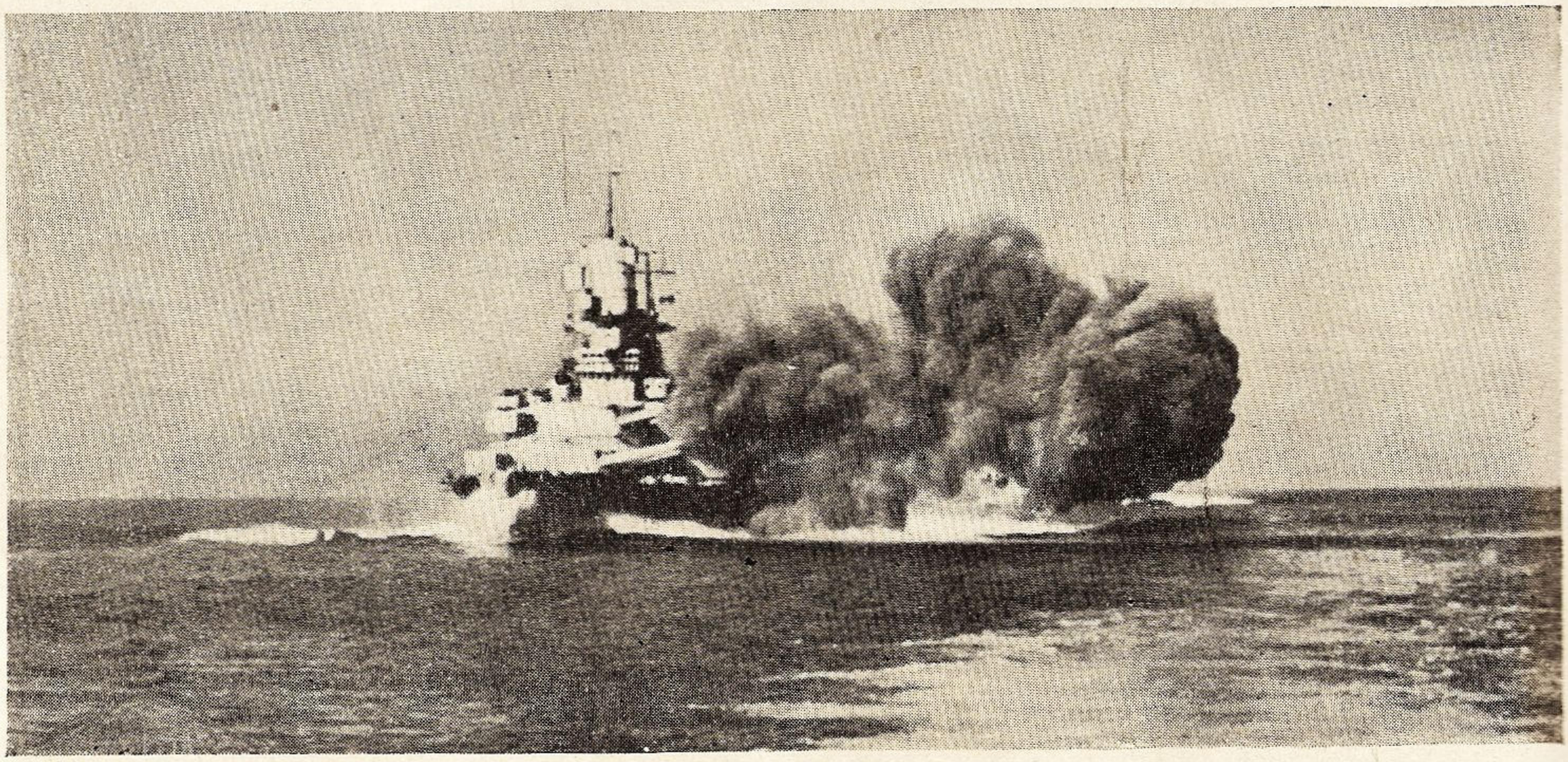
Aceiaşi întrecere de a bombarda porturile, bazele, aerodromurile, combinată cu acţiunea asupra navelor.

Aviaţia engleză, pentru a zădărnici pregătirile unei invazii în insulă, a luat în primire porturile germane, olandeze, ,belgiene şi franceze : Emden, Wilhemshaven, Vlisingen, Ostende, Brest, Hâvre, Lorient, — chiar şi Stavanger din Norvegia.

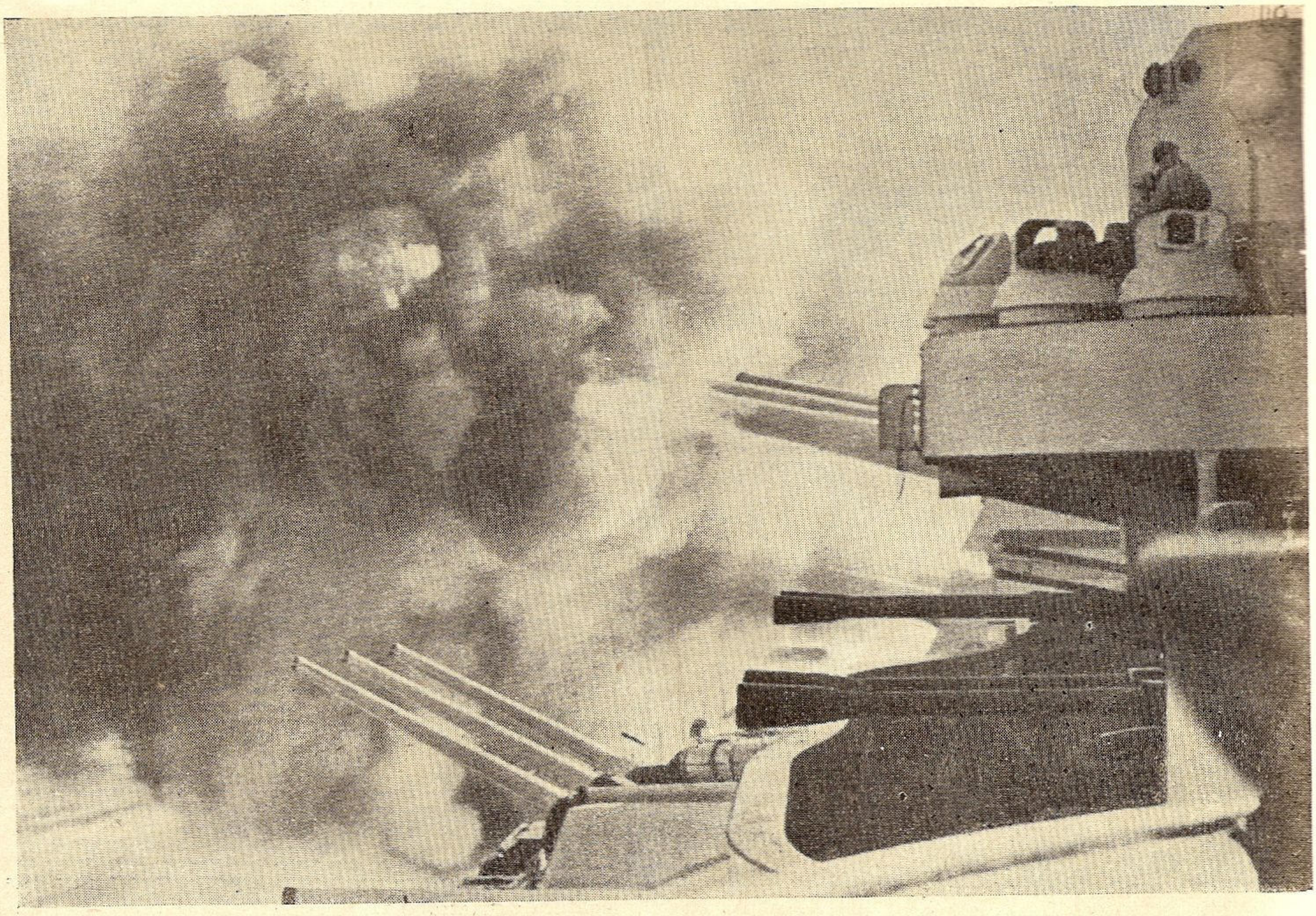
In Africa a ajutat atacul şi cucerirea porturilor de pe coasta de Nord bombardând Bengazi, Tripoli, Tobruk. Nici Italia nu a fost scutită : Napoli, Palermo, Turin. Venezia, Catania au fost destul de greu încercate. Rămâne încă un mister bombardarea Marsiliei, fiindcă nu putem crede ca ea să fi fost luată drept Genova.

Aviaţia italiană a fost de asemenea activă în toate luptele aeronavale de cari vom vorbi, cât şi în Grecia, unde au bombardat porturile Corfu, Salonic şi insula Creta.

Aviaţia germană, cu o singură pauză în nopţile de Crăciun, a continuat cu aceiaşi intensitate bombardarea Angliei, în special a Londrei, a centrelor industriale şi a porturilor Cardiff, Bristol, Southampton, Weimouth. Dungeness, Manchester, Liverpool.



O fază din lupta dela Cap. Teleuda



Focul năpraznic al navelor în lupta navală dela capul Teleuda

După cum aviația italiană a ajutat pe cea germană în atacurile dela Nord, tot astfel și cea germană a trimis un corp aeronautic în Italia, pentru a lua parte la luptele din Mediterana, bombardarea Maltei, etc., chiar și în Africa.

CORSARII

Ca și în războiul trecut, germanii se folosesc de vase armate cari dau goana navelor de comerț pe toate oceanele îndepărtate. Unul singur a debarcat la 1 Ianuarie pe insulele Bismarc echipajele și călătorii a 12 vase scufundate, dintre cari 7 engleze, 1 francez și 2 norvegiene.

LUPTE NAVALE

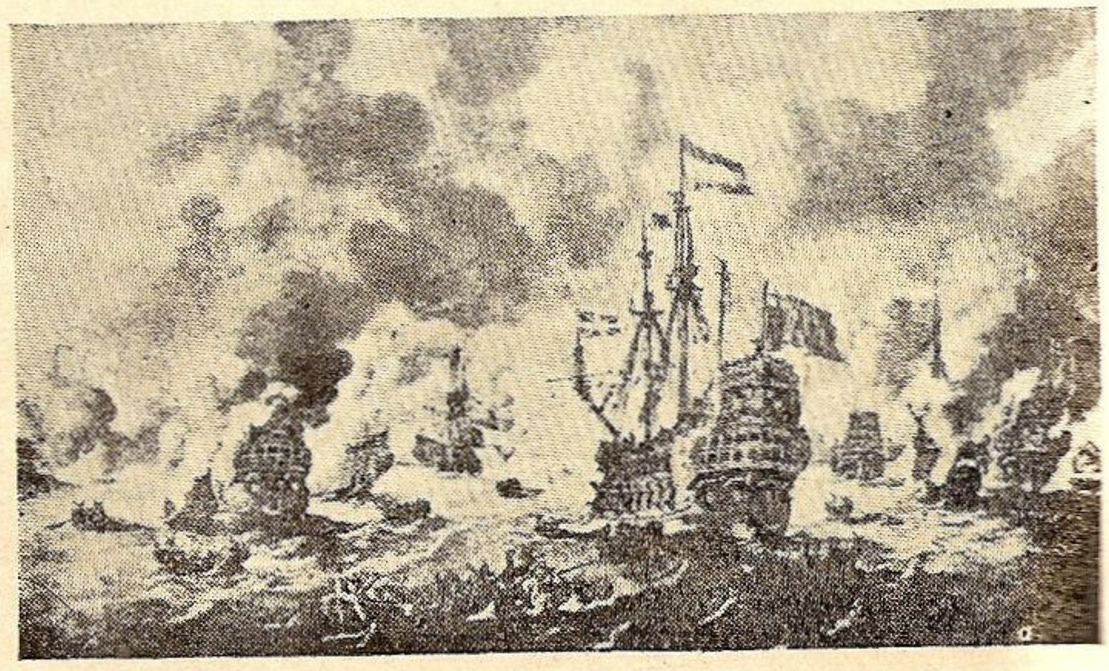
In acest interval au avut loc câteva ciocniri în care aviația a avut un rol destul de covârșitor.

La 27 Noembrie de pildă, la capul *Teleuda*, la sud de Sardinia, o escadră italiană alcătuită din cuirasatele „Vittorio Veneto" și „Juliu Cesar", întovărășite de alte unități ușoare, s'a întâlnit cu o escadră engleză. După o scurtă dar crâncenă angajare, în care două crucișetoare engleze ar fi fost avariate, escadra engleză a reușit să se degajeze, urmărită de aviația italiană, care a avut un distrugător avariat.

O altă întâlnire a avut loc la 10-12 Ianuarie în *canalul Siciliei*, unde unități italiene au surprins un mare și puternic convoi ce pornise din Gibraltar spre Mediterana orientală, protejat de cuirasatele „Renown" și „Malaya", vasul port avion „Illustrious", mai multe crucișetoare și distrugătoare. Două distrugătoare italiene au luat contactul, și cu toată disproporția de forțe, au atacat, avariind două crucișetoare și nava port-avioane, care fost remorcată la Malta, reparată și nu după multă vreme a reapărut. Convoiul a putut să-și continue drumul, turburat de aviația germană, al cărei atac a avariat atât de grav crucișetorul „Southampton" în cât a trebuit să fie scufundat de propriul său echipaj.

La 10 Februarie o foarte frumoasă performanță a flotei engleze: a apărut neobservată în fața Genovei, unde a bombardat în special șantierele navale Ansaldo, în care se reparau navele atinse de avioane la Taranto. După o înverșunată bombardare, s'au scoborât spre Sud, atacând porturile Spezia și Livorno, înapoindu-se apoi la Gibraltar.

Escadra britanică era alcătuită din cuirasatele *„Renown"*, *„Malaya"*, *„Ark Royal"*, crucișetorul *„Sheffield"* și mai multe nave ușoare.



O luptă navală pe vremuri, între englezi și olandezi.

Harta Mediteranei devenită unul din centrele luptelor pe uscat, aer şi apă

AFRICA

După ofensiva italiană, care amenința serios canalul Suez, comandamentul englez a adus forțe australiene speciale şi a pornit la o viguroasă contra-ofensivă, atacând şi încercuind din spre Sud, porturile din nordul Africei, combinată cu aviație şi atacuri de pe mare, folosind şi monitoare. Astfel au căzut pe rând porturile Sid-el-Barani, Bardia, după o rezistență de 25 zile, Tobruk şi Bengazi la 7 Februarie. Tendința este de a ocupa întreg litoralul Cirenaicei şi prin aceasta de a tăia legătura cu metropola.

Forțele aeriene italo-germane au bombardat violent canalul de Suez, reuşind ca prin scufundarea câtorva vapoare să-l facă inutilizabil.

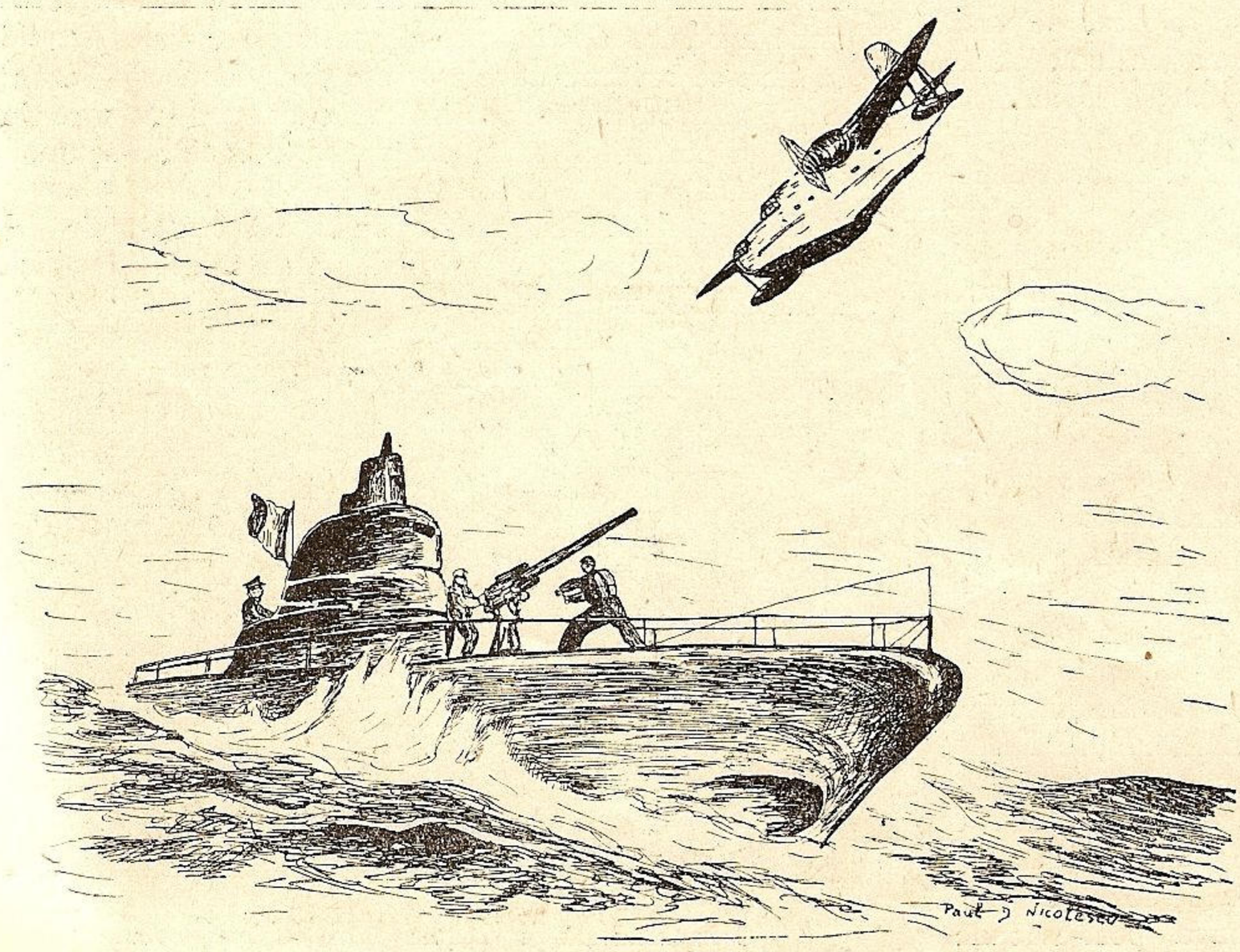
DIPLOMATICE

Două evenimente cari pot avea mare înrâurire asupra sfârşitului războiului au fost aderarea Bulgariei în pactul tripartit, după care a urmat intrarea trupelor germane, cari au trecut Dunărea prin mai multe puncte şi votarea legii prin care Statele Unite vor da Angliei material de război în valoare de miliarde de dolari.

BILANȚURI

De ambele părți beligeranții se fălesc cu tonajul inamic dat la fund. Astfel germanii anunță că într'o singură zi, la 24 Februarie. au scufundat 318.000 tone. Englezii la rândul lor vestesc că numai în Mediterana au dat la fund 272.000 tone dela 15 Ianuarie la 11 Februarie.

CRONICAR



Vulturul în luptă cu gaițele !

Câți membri noi ați făcut ?

GLASUL PRESEI

Un canal între Marea Neagră şi Marea Baltică

Incă de mult ideea unei comunicaţii directe pe apă între Marea Baltică şi Marea Neagră a fost studiată de specialiştii ruşi şi germani.

Avantagiile pe care le-ar procura realizarea unui astfel de proect sunt atât de considerabile că, deja în cursul secolului trecut, pionerі îndrăzneţi s'au angajat la stabilirea unor planuri de construcţie care, pornind dela Danzig să se sfârşească la Kerson, în Rusia. Acest canal ar scurta cam de opt ori acelaş traseu pe drumul normal dintre Baltica şi Marea Neagră. Ar evita mai ales neplăcerile trecerii prin Bosfor, Dardanele, Gibraltar, Canalul Mânecii şi Skagerrack.

Desvoltarea rapidă a reţelelor de cale ferată prin toată Europa n'a micşorat interesul avut la începutul secolului, pentru construirea unui canal între Danzig şi Kerson. Nu ne putem da seama de intensitatea crescândă a schimburilor de mărfuri dintre Europa Occidentală şi Europa Centrală nu ar putea fi satisfăcută numai prin transporturile pe cale ferată. Acest proect a fost deci reluat cu mai mult interes şi dacă încă n'a fost soluţionat până acum, se datoreşte dificultăţilor mari care au survenit în fiecare moment şi dintre care, cele de origină politică nu sunt cele mai neînsemnate. Statul polonez, de exemplu, s'a opus totdeauna trecerii faimosului canal prin teritoriul său.

In urma pactului istoric din luna August 1939 şi a diferitelor acorduri comerciale care au urmat, schimbul mărfurilor şi a diferitelor materii prime s'a efectuat, din ce în ce mai intens, între Germania şi Rusia Sovietică. Necesitatea unui drum direct pe apă s'a simţit din ce în ce mai mult. O parte, cât şi cealaltă, au hotărît să intre în acţiune. Şi această operă formidabilă care acum câtiva zeci de ani deabia părea irealizabilă va fi cum ne informează jurnalele româneşti şi germane, inaugurată în curând, graţie eforturilor unite ale tehnicienilor germani şi ruşi.

Noul canal, care va face legătura dintre porturile Dantzig şi Kerson va avea o lungime de 2.500 km. Importanţa şi dificultăţile care au precedat construirea lui îl pun aproape pe aceeaş treaptă cu canalul Suez şi Panama.

Pe viitor, cea mai mare parte a mărfurilor şi a materiilor prime din Sudul Rusiei Sovietice vor fi expediate prin canalul Kerson-Dantzig, fără transbordare. Petrolul, sarea, metalele, etc. nu vor mai copleşi drumurile de fier, schimburile comerciale dintre Reich şi Rusia vor fi cu mult mai uşoare.

Pentru a termina, semnalăm că Rusii proectează şi pregătesc construirea unui canal care va lega fluviile Volga şi Don, care curg paralel pe o distanţă de 80 km. începând dela Sud de Stalingrad şi care vor da posibilitatea vaselor de mare tonaj să navigheze direct din Marea Caspică în Marea Neagră şi de acolo, direct către Dantzig. Astfel marea Caspică nu va mai fi o Mare închisă şi comunicaţia directă între Marea Caspică — Marea Neagră — Danzig va fi un fapt împlinit.

(Journal de Geneve)

Un an dela moartea amiralului Ion Coandă

S'a împlinit un an dela moartea ilustrului *Amiral Ion Coandă*.

Figura impunătoare, încadrată într'o superbă şi bogată barbă argintie, ochii plini de bunătate şi vocea caldă, părintească a celui ce animase, decenii dearândul, destinele Marinei române, lipseşte — în aceste tragice clipe pentru greu încercata noastră ţară — mai mult ca oricând.

Mai fericit decât cei ce am fost sortiţi a vedea ciuntite graniţele ţării plămădite din sângele şi vitejia celor 800.000 morţi dela 1916-18, Amiralul I. Coandă a avut imensa satisfacţiune de a vedea împlinit un vis scump vieţii sale : construcţia marelui vas-şcoală *„Mircea"*, menit a duce mai departe gloria şi reputaţiunea vasului cu acelaş nume, care a dat marinei noastre pleiada unor străluciţi ofiţeri şi comandanţi de vapor.

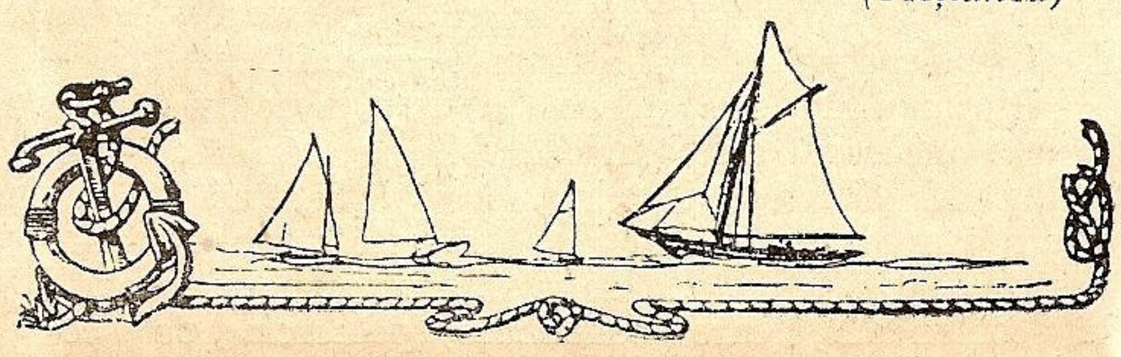
Frate al regretatului General C. Coandă, fost preşedinte al Consiliului de Miniştri, Amiralul I. Coandă avea aceaşi distincţie, aceaşi largă generozitate şi nobleţă sufletească, ce caracteriza toate actele sale.

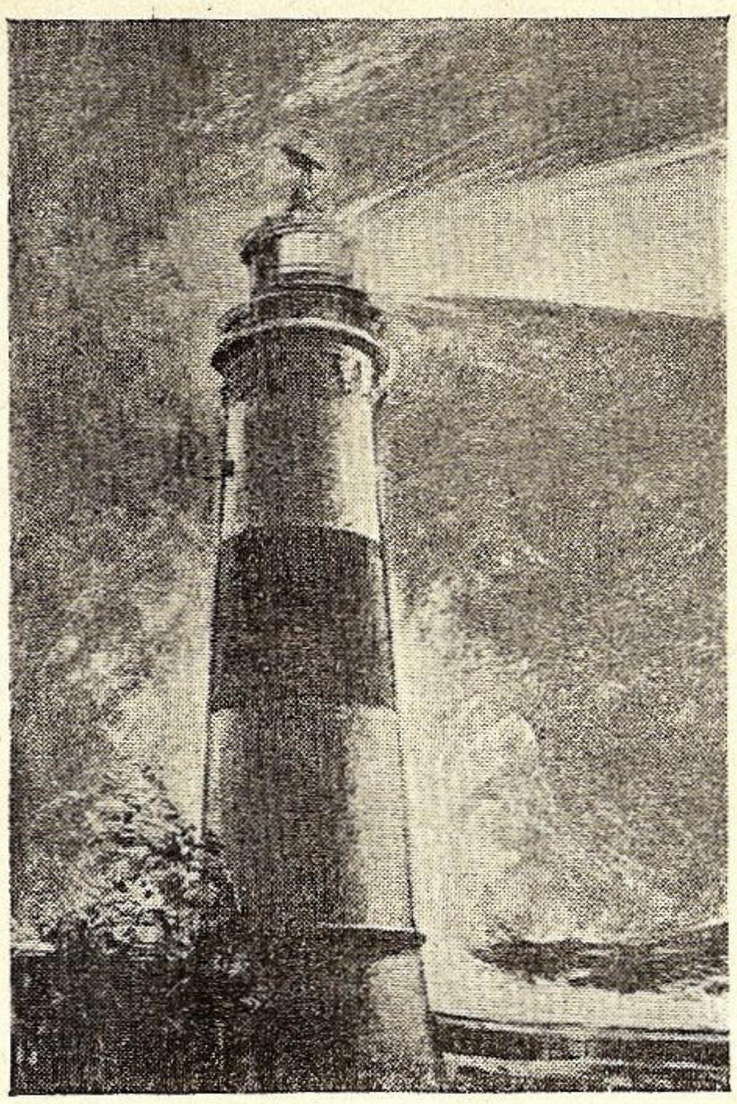
In fruntea Serviciului Maritim Român, condus ani de zile de competenţa şi spiritul său constructiv ; la conducerea *Ligei Navale Române* pe care o întemeiase tocmai spre a uni, prin indestructibile legături sufleteşti ale marinarilor din toate colţurile lumii, elanurile şi bravura celor ce se încumetau să întreprindă grele şi, adeseori, vijelioase călătorii peste oceane şi mări. Amiralul Coandă ştia întotdeauna să trăiască şi pe uscat cu aceleaşi simţiminte vibrante ale omenirei veritabile, care isvorau din sufletul său ales.

Ca unul ce-şi petrecuse anii cei mai frumoşi în lungi călătorii pe mare, avea tocmai deaceia o înaltă şi sublimă concepţie despre adevăratul rost al trecerii fiinţei omeneşti pe pământ : privea ura şi răutatea ca spuma valurilor agitate ale mării, ştiind sigur că prin răbdare, stoicism şi pricepere, omul poate învinge, întocmai ca şi un iscusit marinar, vijelia trecătoare ; rămânea credincios principiilor cardinale ale corectitudinei, solicitudinei şi toleranţei, precum credincios rămâne comandantul de vas misiunei sale de a duce pe meleaguri sigure şi bune, nava sa ; optimist întotdeauna, pentrucă, vechi şi încercat marinar, Amiralul Coandă ştia că după furtună, soarele străluceşte mai splendid ca oricând şi-şi resfrânge razele sale mai binefăcătoare ca înaintea unor astfel de încercări.

La împlinirea unui an dela moartea sa, toţi cei ce l-au cunoscut, resimt — cu deosebire astăzi — lipsa acestui Patriarh al marinei române, care aducea oriunde se afla, un suflu de neîntrecut optimism, un glas sfătos şi o mână întinsă întotdeauna cu prietenie.

ADRIAN BURNEA
(Acţiunea)





JERTFIREA CĂTRE APROAPELE

(NUVELĂ MARINĂREASCĂ)

de M. O. von Kube

I.

O nouă şi mai puternică izbire a vântului, şuerător, sili pe bătrânul marinar Darling să-şi întrerupă, deodată, cititul în care se găsea adâncit. Aripa curentului rece, intrată fără veste pe fereastră, îi smulse cartea de pe genunchi, — ne mai având puterea să o ţină în mâinile-i noduroase şi uscate, — şi căzu pe gânduri. Era cartea lui de căpătâi — Biblia — legată în piele veche, grea şi negricioasă, care îi aducea atâta mângâere sufletească, oridecâteori o citea, în anii bătrâneţii lui de apăsătoare suferinţă fizică.

Acelaş vânt năprasnic al cerului, acelaş muget lugubru al mării, ca şi în noaptea aceea de neuitat, când falnicul vas „Prinţul Alb“ fusese aruncat pe stânca udată de apele valurilor posomorîte.

Numai farul, a cărui supraveghetor era Darling, sta neclintit la post.

Intocmai ca şi când o fiară sălbatecă ar fi scos un răget groaznic şi ar fi strigat disperată în întuneric, tot aşa tălăzuirile enorme şi negre ale valurilor înspumate, izbiră, răzbunător, în mal.

Bătrânul marinar Darling îşi aduse perfect de bine aminte de acea noapte de groază, fără de sfârşit, când vântul tare şi tăios răscolise marea şi pământul, îşi reaminteşte de durerea chinuitoare din piciorul rupt de o bucată de vergă şi de lunga aşteptare groaznică a unui sfârşit fatal.

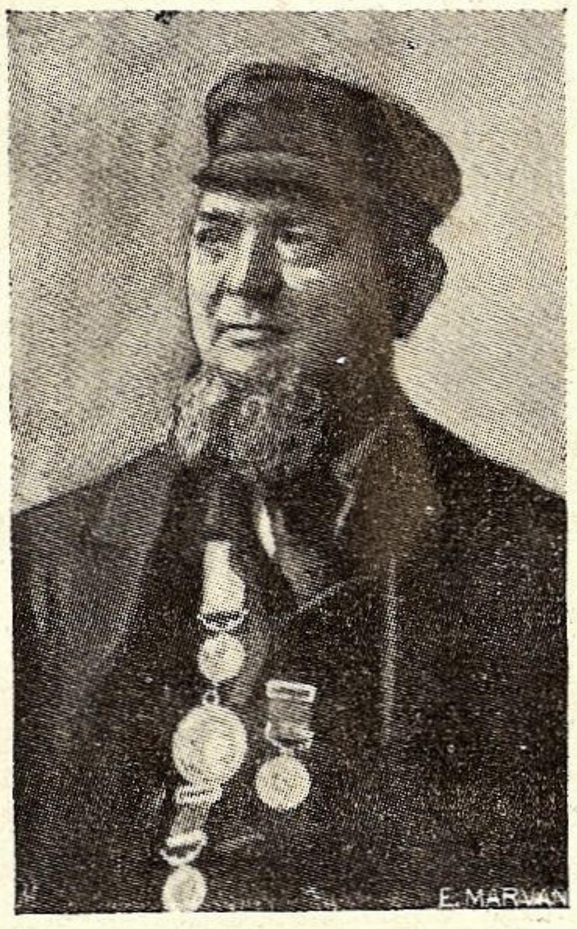
Firul aducerilor aminte se reînoadă mai puternic.

Darling este unul din cei nouă marinari cari au scăpat, ca prin minune, după trei zile de chinuri; apoi se revede în lazaretul militar, întins pe patul de suferinţă, săptămâni întregi, fără sfârşit. Dar uşa spitalului s'a deschis şi pentru el; a eşit; şi a plecat în lume, cu piciorul greşit prins şi cu coapsa şubredă. Dintr'un om sdravăn, cum fusese mai înainte, se vede, de astă dată, o făptură schiloadă, ne mai fiind bun pentru niciun fel de serviciu. Vin, apoi zilele grele şi amare, pentru el, cu tot cortegiul lor de nenoroc şi umilinţe.

Şi tocmai când era gata să renunţe la această luptă a vieţii încărcată cu poveri sdrobitoare, când în serile ceţoase, pe cheiurile Tamisei, aceiaşi forţă îl atrăgea puternic spre valurile reci şi întunecate ale apei, — soarta îi înfăţişe o întâlnire neaşteptată cu vechiul lui comandant, care schimbase passerela de comandă cu un fotoliu în palatul lorzilor şi îi schimbă, dintr'odată, gândurile despre viaţă şi cărările vieţii. Spectrul sărăciei şi al desnădejdei dispăru. Vechiul lui comandant îi asigură o muncă liniştită şi lesnicioasă, cu un trai îndestulător, la o moşie a sa.

Il lipsea numai marea. Scumpa lui mare.

Şi această lipsă n'a putut să fie acoperită, nici de noua şi neaşteptata fericire, care-i apăru, într'o zi. Intâlnise, întâmplător, şi cunoscuse o fetişcană, sortită să-i fie tovarăşe de viaţă. De cum îl cunoscuse, ea, cu acel bun simţ feminin, ghicise că are în faţa ei



Bătrânul marinar Darling

un om cu o inimă de aur şi răspunse, la sfioasa dragoste a acestui schilod, cu un sentiment de încredere şi de afecţiune sinceră şi naturală.

Totuşi, el avea o continuă mâhnire, căci îi lipsea marea. Nu se împăca cu ideia de a trăi, chiar bine, şi chiar cu o femee înţelegătoare lângă el, care îşi sacrificase tinereţea pentru un om ursuz şi cu un picior beteag, — dar departe de vechea lui dragoste: marea.

Par'că şi astăzi retrăeşte el ziua aceea, când, după recomandaţia lordului-protector, obţine locul de supra-

veghetor la acest far, depărtat de lume, uitat de oameni şi de Dumnezeu, — răzimat pe o stâncă a oceanului. Işi aminteşte de fericirea din acea zi, că va retrăi iarăşi la mare, dar şi de frica la gândul că „*ea*“ nu va consimţi să-şi îngroape tinereţea în cuşca de piatră din mijlocul oceanului, totdeauna neliniştit şi primejdios. Şi cât de simplu au dispărut toate aceste preocupări, din clipa când ea a pus degetele ei subţiri, cu încredere, în mâna lui tremurătoare, gata să-l urmeze oriunde. Şi l-a urmat cu credinţă şi supunere...

...Bătrânul îşi trecu mâna peste ochi şi peste frunte.

O! Au trecut toate acestea, în anii tovărăşiei ei...

Aceste crâmpeie din viaţă au fost de mult, au dispărut.

...Sunt ani de-atunci. De mult *ea* îşi doarme somnul de veci în sărăcăciosul cimitir al satului învecinat şi tot ce a rămas, din acel trecut îndepărtat, ca imagine vie a dispărutei, este fiica sa, Gress.

Privirea bătrânului se'ndreptă şi rămase aţintită pe figura fetei, care era aşezată în faţa lui, dinaintea unei mese simple. Da, acest păr negru şi bogat, acest profil sculptat aşa de fin, cu faţa atât de gingaşe — moştenire a sângelui celtic al mamei, — totul, în întregime, şi în parte, este aidoma reproducerea după chipul ei, de neuitat, frumos şi distins, al fostei tovarăşe a bătrânului marinar Darling.

Bătrânul suspină.

O linişte adâncă iradia din chipul fetei. Gress era ocupată cu lucrul de mână şi cu gospodăria din micuţa cameră, sărăcăcios mobilată, a farului. Această înfăţişare de linişte a fetei, contrasta şi mai mult cu sgomotul mării şi cu vuetul vântului, care se auzeau prin pereţii masivi ai farului.

Se părea că stihia, după un rând de încercări neizbutite, din nou îşi punea puterea în jocul diabolic, stăruind să dărâme această operă a mâinii omului — farul — aşa de cutezător înfipt în stânca din mijlocul valurilor.

Fata se cutremură subit şi-i căzu lucrul din mână. Ridicându-se, de pe scaun, ea începu să asculte, atentă, vuetul vântului.

— Ce este, Gress? întrebă bătrânul.

— Tu nu auzi, tată? Ascultă... Fii atent...

Bătrânul aţinti urechea pâlnie, să audă mai bine. De data asta, între două izbiri de valuri, par'că i se păru, bătrânului, că aude ceva, ca un ţipăt îndepărtat, pierdut.

— Da, da, e ceva... O fi vreun pescăruş...

— Nu, nu, e altceva.

Şi fata deschise, repede, o ferestruică a camerei, să vadă şi să audă mai bine ce se petrece dincolo de peretele gros al farului.

Vântul năvăli în cameră şi rupse o spetează dela fereastră; iar flacăra lămpii se ridică, pâlpâind o limbă ascuţită şi roşie.

— Doamne, Dumnezeule... Uită-te, tată, la stâncile *Dinţii Diavolului*.

Bătrânul îşi scoase, numaidecât, dintr'un toc, luneta lungă şi grea, pe care şi-o aşează la ochi, silindu-se să vadă ce descoperise vederea ascuţită a fiicei lui. Mâna îi tremura...

In această zi viforoasă de toamnă, umbrele serii începuseră să se lase încet-încet.

In câmpul vederii lunetei apăreau rânduri-rânduri de valuri spumoase, cari se ridicau dealungul peretelui stâncilor Dinţii Diavolului — numire dată de pescarii localnici, de oarece nici cel mai îndrăsneţ pescar nu cutezase să se apropie, vreodată, de acel perete cu dinţii ascuţiţi, ascunşi în apă.

Acolo, în dreptul peretelui dela stâncile Dinţii Diavolului, la întâlnirea valurilor cari veneau cu cele cari se retrăgeau, se adâncea un mare cazan cu prăbuşiri de ape, învolburate, în care cădeau cascade de spumă albă. In acel cazan, în necurmată fierbere a apelor primejdioase, bătrânul Darling zări un punct negricios, mişcător. Ochii-i sfredeliră, prin sticla lunetei, dealungul apelor, şi descoperi un catarg rupt, cu o rămăşiţă de gabie. Se îngrozi de ceeace văzu; şi, fără de voe, buzele îi tremurară şi el grăi:

— ... Trei... patru... şase... zece, unsprezece puncte mişcătoare.

Apoi lăsă luneta dela ochi.

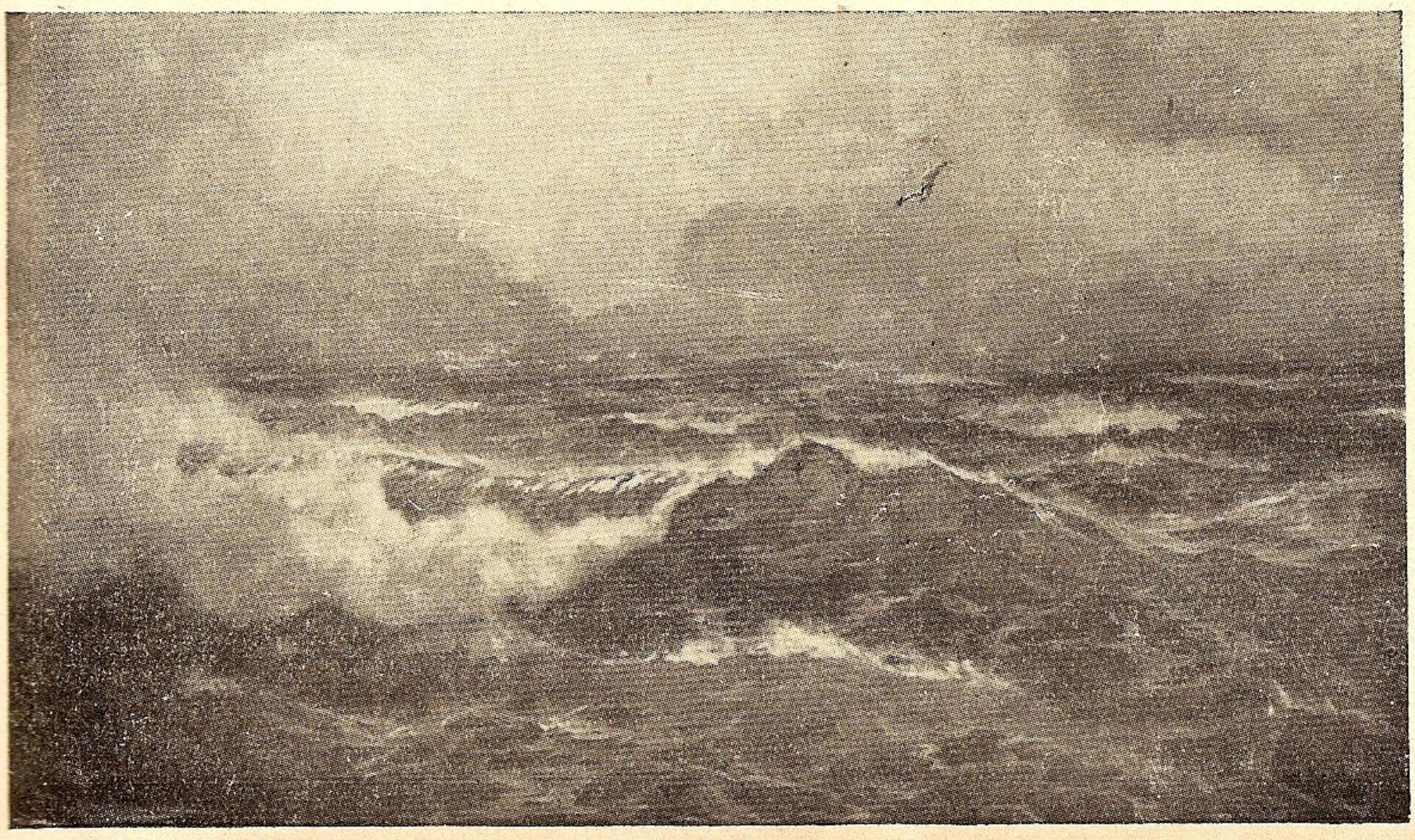
— Doamne, iartă sufletelor robilor Tăi, murmură el cu vocea înăbuşită de emoţie, împreunând degetele mâinilor lui tremurătoare, în semn de rugă.

Fata îşi întoarse brusc capul:

— Ei încă trăesc, tată!

Bătrânul clătină trist din cap:

— Catargul nu poate să reziste mult timp puterii tur-



Necurmata fierbere a apelor

bate a valurilor... şi nicio salvare nu le poate veni, de nicăeri, într'ajutor...

— Dar noi?... Ce facem?... Stăm?

Tatăl, mirat, ridică sprincenele-i albe:

— Noi! hm! Ce putem face noi? Un schilod ca mine şi un copil ca tine, ce pot face? Nimica tot... Ştiu, Gress, că ţi-este greu să recunoşti neputinţa noastră; însă noi nu putem decât să înălţăm rugăciuni pentru salvarea sufletelor lor.

— Să ne rugăm?... Numai să ne rugăm, când oamenii aceştia... oamenii sunt încă în viaţă şi se luptă cu moartea? Să stăm liniştiţi, fără să încercăm să le întindem o mână de ajutor? Doar avem barcă... Eu sunt voinică... Ştiu să ramez tot atât de bine ca şi un marinar!

— Dar ce vrei să faci tu, Gress, e curată nebunie! întrerupse, înfricoşat, tatăl... Am pieri şi noi, fără să putem salva pe aceşti nenorociţi.

La auzul acestor cuvinte, fata sări ca mişcată de un resort interior, care se oglindi în ochii ei aprinşi de o flacără lăuntrică, entuziastă:

— Crezi, tu, tată, în ce stă scris aici? Şi ea întinse mâna spre Biblia lăsată deschisă pe masă. Oare aici nu este scris: „Mai mare dragoste decât aceasta, nimeni nu are, ca viaţa lui să şi-o pună în jertfirea pentru aproapele său". Iar, tu, singur, mi-ai povestit, deatâtea ori, cum idolul tău — marele Nelson — mergând în luptele lui navale, v'a spus, vouă, la toţi, şi v'a dovedit cum se jertfeşte pentru Patrie, fără să se gândească la sine însuşi. Datoria noastră este acolo, nu aici. Şi Gress arătă, cu braţul drept, spre stâncile Dinţii Diavolului.

Bătrânul îşi plecă, în jos, capul.

Intr'o clipă gândul îi sbură la anii depărtaţi, înapoi; el îşi aminti cum, ca fulgerul, trecură, pe punte, cuvintele vestitei porunci a marelui Nelson, — această personificare a conştiinţei datoriei care alungă şi frica şi alarma din sufletele tuturor şi cum cu toţii — şi marinarii bătrâni şi cei tineri — luptau cu înflăcărare, sub ploaia de gloanţe şi obuze cari străpungeau puntea şi omorau marinarii viteazului amiral — între aceştia era amestecat şi el, Darling, — copilul de doisprezece ani, — atunci, când primi botezul de sânge pentru prima oară în viaţa lui de marinar.

Dar bătrânul Darling, apăsat de aceste îndepărtate amintiri, — fiind ca şi absent dela realitate — deodată tresări la sgomotul uşii trântite.

Gress dispăruse.

Cuprins de o frică nebună, bătrânul se repezi, cât îi îngădui piciorul lui beteag, pe scara încolăcită şi îngustă, care ducea afară.

Uşa dinspre curticica farului era deschisă.

Se întunecase.

Pe lespezile de piatră lucea, în ceaţă, apa.

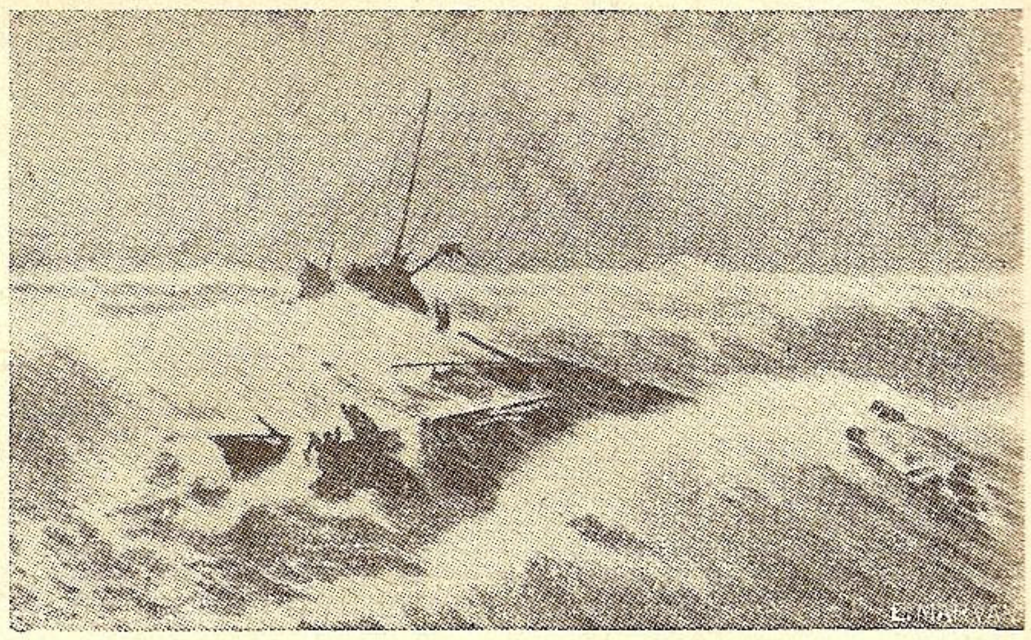
Vântul fluera şi vuia.

Peste peretele de piatră creşteau vedeniile albe, gigantice, iar sdrenţele spumei, rupte de uragan, plescăiau odată cu vuetul şi cu sgomotul furtunei care plutea în aer.

Bărcuţa de pescari, greoaie, se clătina pe valuri, lângă scara cioplită în stâncă, în golfuleţul dela picioarele farului.

In genunchi, pe pietrele ude, Gress, grăbită şi emoţionată, desfăcea barbeta umedă şi strânsă, care ţinea barca prinsă de micul cheiu.

Cu puterea desnădejdei, bătrânul se apropie, şi ridicând pe Gress, încercă să o îndepărteze dela barcă. Fata se împotrivi. Intre tată şi fiică începu o luptă, disperată, în tăcere. Pas cu pas ei se apropiau de uşe.



Bărcuţa luată de apă, dansează o sarabandă drăcească

Bătrânul gândi că numai după uşe îşi va putea salva fata şi se va salva şi pe el însuşi, dela vocea datoriei, care îi chiema, puternic, acolo, la luptă cu furtuna morţii.

In cel din urmă moment, rezistenţa fetei slăbi. Din pieptul ei isbucni un plânset surd, cu sughiţuri. Prinzându-se de pervazul uşii, ea aruncă, tatălui ei, un ultim şi convingător argument:

— Niciodată, niciodată, m'auzi, tată? eu nu voi mai putea să mă duc la mormântul mamii... Să ştii... Acum, că cunoşti hotărârea mea, să vedem ce-ai să faci cu mine... Hai, îndrăzneşte.

Mâinile bătrânului se desfăcură; căzură, moi, fără putere.

Urmă un moment de tăcere de ghiaţă, nesfârşit de lung, — întrerupt doar de suspinele şi răsuflările celor două fiinţe omeneşti şi de groaznica voce de tunete a furtunii care par'că sărbătorea biruinţa groaznicului desnodământ al unei drame umane.

Ochii fetei, rugători şi umezi, se înfipseră în trăsăturile severe ale feţei tatălui, desfigurată de lupta lăuntrică.

Tatăl, covârşit de atitudinea dârză a fetei, fu nevoit să se supună hotărârii ei. Se putea citi în privirile lui.

Atunci, deodată, ea scoase un strigăt de bucurie:

— Tată!

Bătrânul Darling, fără să articuleze un cuvânt, strânse la piept pe Gress, apoi, cu paşi hotărâţi şi siguri, se îndreptă spre barcă... Fata, înfrigurată, pregăti ramele.

— Cu Dumnezeu înainte, Gress!

Şi tatăl cu fiica îşi făcură semnul crucii, de îndată ce luară loc în barcă.

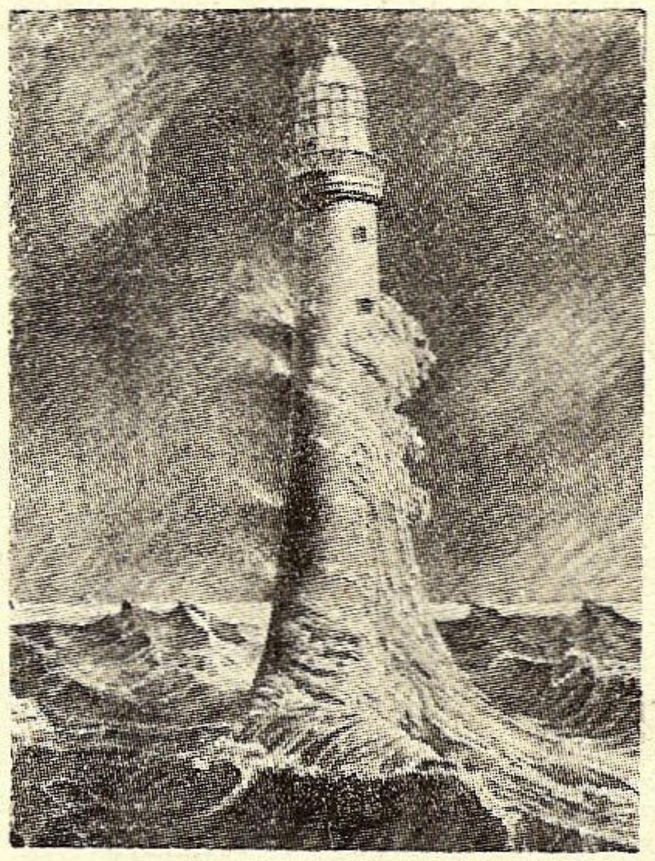
Bărcuţa, împinsă de valuri, alunecă spre eşirea din golf, înainte; se zbate mereu înainte, undeva, în abis. Se strecoară pe lângă perete, lasă în urmă ultimele pietre lucioase şi umede ale digului de eşire. Linia îngustă şi roşie a amurgului, abia văzută prin norii grei, plumburii, e acoperită de valuri uriaşe, negre-verzui. Linia spumei albe clocoteşte. Aproape, tot mai aproape de barcă, coboară de sus o massă de apă sumbră şi rece.

Mâna de fier a bătrânului marinar s'a încleştat deabinelea pe cârmă. Ochii lui verzi, de sub sprâncenele-i albe, atârnate, văd bine tot ce se întinde înainte-i. O urcare vertiginoasă îl înviorează. Aci se aude fâşâitul spumei. O ploaie rece de picături ascuţite îl biciueşte. In ochii bătrânului lup de mare luci un zâmbet de mulţumire. Nu şi-a uitat bătrânul Darling, fostul timonier al balenierei comandantului, meseria lui.

Iarăşi i s'au încruntat, din nou, sprâncenele, cu îngrijorare. De pe coama valurilor se zăreşte, pentru o

clipă, întinsul fără sfârşit al oceanului vijelios. Cât cuprinzi cu ochiul, valuri întunecate se alungă unul pe altul, din ce în ce mai periculoase şi mai înfricoşetoare, în ultimele sclipiri ale zilei ce apune. Cu vuet şi plânset de furtună, veni o nouă rafală, nimicind întinderea apei înspumate.

De-acum furtuna se înteţi, vrând să răspundă la îndrăzneaţa sfidare a omului împotriva forţelor aprige, uriaşe, ale naturii. Fără-de-voe un simţimânt de neputinţă şi de tristeţe mortală se strecură în inimi.



Infipt în stâncă în mijlocul valurilor.

Bătrânul, însă, îşi reveni şi tresări. Tot mai tare degetele lui strâng cârma. Căci iată un nou val... alt val... şi altul...

Supusă mâinii încercate, bărcuţa alunecă şi sboară peste valuri, cari trec pe sub ea cu foşnet de săgeată.

Ce încet trec minutele!..

Din când în când bătrânul aruncă, pe ascuns, priviri pline de îngrijorare spre fată, care s'a aplecat peste lopeţi. Fata vâsleşte dârză şi liniştită. Şuviţele despletite ale părului ei fâlfâie în vânt; faţa îi este îmbujorată; pieptul tânăr respiră apăsat şi adânc; braţele goale, vânjoase, trag şi împing ramele cu putere şi hotărâre, pe apa spumoasă.

— Ne apropiem, Gress, o îmbărbătă tatăl, preţuind, cu ochiul lui obişnuit, distanţa ce mai rămăsese de parcurs până la locul dezastrului.

— Cum sunt ei? întrebă neliniştită ea.

— Se ţin, încă... ne-au văzut!

Şi, spre întărirea acestor cuvinte, abia se aud ţipetele disperate ale naufragiaţilor depe catargul sfărâmat, înăbuşite de sgomotul valurilor furtunoase.

In acest timp, vălul nopţii se'ntinde peste hăul apelor, se lasă peste nesfârşitul întinsului mişcător, înghiţind seara asta de toamnă rece.

Tot mai înfricoşetoare şi mai fantastice par valurile negre cari alunecă în fuga lor nebună.

Privirile bătrânului se înfig în stâncile spălate de apa clocotitoare; caută o trecere lesnicioasă, cunoscută.

— Mai repede, Gress! Nu te lăsa! Incă două minute...

Bărcuţa, luată de apă, se ridică pe creştetul valurilor, cari se înalţă, în întuneric, asemănătoare cu horele stafiilor gigantice, când dansează o sarabandă drăcească, în acompanientul şuerăturilor şi vuetelor înfiorătoare smulse din răcnetele păcătoşilor cari fierb în cazanele iadului.

Uruituri, şuerături, vuete s'aud de pretutindeni; stafii înebunite, albe, apar înaintea ochilor; şi stropi reci şi ascuţiţi se înfig în obraz.

O clipă — şi bărcuţa se ţine pe valuri mai liniştite, valuri cari se ridică şi se lasă greu, după linia stâncilor; iar, din mijlocul acelor hore de stafii îngrozitoare, tremură o frântură de catarg, de care stau agăţaţi câţiva naufragiaţi.

Bătrânul marinar, înlocuind, la rame, pe Gress, conduce cu mare băgare de seamă barca:

— Aruncă otgonul, Gress!

Fata, în picioare, la prora bărcuţii, se opinteşte, adunând, în mână, colacul linului. Trupul ei, drept şi svelt, se profilează în lumina farului depărtat; iar capul îi este înconjurat cu un nimb, slab luminat, de pulbere de apă.

— *Stella Maris!..* murmură, cu buzele învineţite, musul italian, aducându-şi aminte de viziunea sfântă, cu chipul aurit, din oraşul lui natal, Sorrento, cu legenda despre Stăpâna Cerului, care apare în văzul marinarilor, la ora amară a apropierii morţii.

După trei încercări, otgonul aruncat şi-a ajuns ţinta. Şi primul dintre naufragiaţii înghietaţi, încingând strâns frânghia în jurul corpului, se aruncă în valurile întunecate. Prins de mâinile puternice ale fetei, se urcă cu greu pe bord şi cade, fără cunoştinţă, în fundul bărcii. La fel face al doilea, al treilea naufragiat.

Insă barca nu putea să ia pe toţi deodată.

— Ţineţi-vă bine!.. Ne vom întoarce! strigă bătrânul, cu vocea destul de tare, ca să acopere vuetul vântului.

Şi sărmanii naufragiaţi cred şi speră.

O minune neaşteptată, negânditul ajutor, în ceasul îngrozitor din urmă, revarsă noui puteri în inimile oamenilor, cari pierduseră orice speranţă de salvare. Degetele înghieţate şi însângerate, se înfing strâns, în rămăşiţele catargului. Să se ţină cât vor putea. Ei sunt siguri că această luminoasă apariţie nu-i poate înşela.

De trei ori, învingând oboseala tot mai mult sporită, — dar sub încordarea primejdiilor şi experienţelor încercate, — Gress, copila inimoasă, şi Darling, bătrânul marinar schilod, în trei rânduri reîncep aceiaş nebună, supraomenească luptă cu uraganul...

Din această sforţare, împinsă dincolo de puterile omeneşti, au fost salvate unsprezece vieţi, smulse din întunecosul mormânt rece, care era gata să le înghită.

Naufragiaţii de pe sfărâmăturile vasului, acoperit de valuri, au fost aduşi şi adăpostiţi în farul oceanului.

Când şi ultimul din salvaţi, încălzit şi liniştit, adormi adânc, pe o velă veche, întinsă lângă căminul în care ardea focul, numai atunci Gress se simţi fericită şi zâmbi satisfăcută, tatălui său; dar, extrem de slăbită, clătinându-se, ea căzu în braţele bătrânului, care abia avu timpul să o prindă.

In aceiaşi noapte, bătrânul Darling nu închise ochii nicio clipă, veghind la căpătâiul fetei, care se sbătea în delirul greu al febrei, de care fusese cuprinsă.

II.

Toată Londra este în picioare. O mare de oameni se frământă. Băeţandrii, străbătând massele adunate pe străzi, ţipă asurzitor ediţiile speciale ale ziarelor proaspăt apărute.

Massele de oameni, din ce în ce mai mult, cresc în faţa grilajului palatului Buckingham.

Două plutoane de soldaţi, din „Horse Guards“, menţin, cu mare greutate, mulţimea adunată, pe loc, pă-

zind trecerea spre poarta palatului, unde intră, una după alta, numai trăsurile invitaţilor. Oamenii obişnuiţi cu serbările publice, anunţă concetăţenilor, cu voce tare, pe nume familiare, persoanele marcante, cunoscute, cari trec spre palat, — par'că s'ar fi întâlnit, în fiecare zi, la „Ancora de Aur", sau la „Cerbul alb", cu amiralul sir Newir, sau ar fi jucat bridge, sâmbetele, fără etichetă, cu ducesa Dorsteshire. In acelaşi timp, fără să fie observaţi, hoţii de buzunare din Londra, îşi vedeau de treburile lor rentabile.

— Iată, trec, trec acum, s'aud aceste cuvinte plutind prin massele mulţimii.

Apare o trăsură dela Curte, înhămată cu patru cai, înconjurată de strălucitoarea gardă călare, în cuirase lucitoare, pe cai de rassă de statură mare.

— Ura!.. Ura!.. De trei ori ura! Gress Darling strigă glasurile mulţimii, cari nu mai contenesc, în lungul străzilor londoneze, până la palatul Buckingham, miile de spectatori ce se găsesc îngrămădite întru întâmpinare şi conduc trăsura de gală.

In aer flutură valuri de cilindre, pălării, şepci slinoase şi batiste, amestecate, unele cu altele; iar, în acelaş timp, mâinile aruncă buchete de flori în trăsura în care se află Gress.

— A...a...a...a... încă se aude, în aer, ecourile prelungite ale vocilor mulţimii, care sgudue geamurile palatului, când trăsura dispare pe porţile înalte.

In sala tronului palatului, străluceşte obişnuitul aspect dela marile recepţii. După protocolul tradiţional, pe ambele părţi ale treptelor tronului, sunt înşirate rândurile celor mai înalţi demnitari şi reprezentanţi ai vechei nobilimi a Angliei. Intre aceştia, apar distinct mundirele roşii ale ofiterilor din toate armele, apoi albastrul închis al uniformelor marinarilor, mantiile de purpură tivite cu hermină ale marilor demnitari, împodobiţi cu peruci de gală, ondulate, tocile negre ale decanilor şi rectorilor şi toaletele luxoase ale doamnelor. Pe hainele luxoase iese în evidenţă strălucirea decoraţiilor, a broderiilor şi diademelor de diamante fără preţ.

La semnul şefului de ceremonii, măreţele uşi se deschid larg.

Sgomotul mulţimii, din piaţă, străbate până în sălile palatului.

Din careul rânduit cu armată, scârţâie, uscat şi metalic, mânuirea puştilor scotlandezilor înalţi şi scoaterea săbiilor lucioase şi grele ale unităţii, ce se înfăţişează falnic, din „Life Guards".

Conduşi de şeful de ceremonie, iată apare — nu o pereche regală, nu un ambasador străin, brodat în aur, — ci o fată, modest îmbrăcată, alături de un bătrân, care şchioapătă, îmbrăcat într'o uniformă de postav, simplă, cu o panglică învechită prinsă la cheotoarea hainei.

Pe căpuşorul peste care sunt împletite două cozi mari, negre, nu lucește o coroană regală şi totuşi spre ea se apleacă, adânc, capetele albe ale conducătorilor de oaste, încercaţi în lupte, şi ale înalţilor demnitari gravi; precum şi ale reprezentantelor frumuseţilor din Regatul-Unit al Angliei, într'o adâncă reverenţă de curte.

Bătrânul arhiepiscop de Canterburry, cu un gest majestuos şi încet, binecuvântează căpuşorul graţios înclinat.

Obişnuitul surâs ironic, schiţat pe faţa urâtă dar inteligentă a lordului Beaconsfield, atotputernicul conducător al politicei mondiale engleze, s'a schimbat, de astă dată, într'o privire atentă şi meditativă.

— Oare, al nostru „poeta laureatus" gândeşte la sonetul care să fie închinat în onoarea eroinei zilei? a şuşotit încântătoarea lady Windermer, vecinului său, care este un tânăr melancolic, cu o înfăţişare elegantă.

— Pentru a cânta îngerii, trebue să fie, cineva, cel puţin Milton, iar nu un biet compunător de rime, Milady! răspunse, sincer şi cu căldură, răsfăţatul Curţii şi al femeilor — Alfred Tennison.

Fata şi bătrânul s'au oprit înaintea treptelor tronului regal.

Atunci s'a întâmplat ceva ne mai pomenit în analele palatului englez: Rupând inflexibila etichetă, consfinţită de secole, regina — nu acea bătrână, grasă, pe care o cunoaştem noi, după ilustraţiunile jurnalelor, ci o femee tânără şi frumoasă, — s'a ridicat de pe tron, a coborât treptele şi a îmbrăţişat cu căldură, aşternând o sărutare ocrotitoare pe faţa îmbujorată de emoţie şi de fericire a fetei ce purta numele Gress Darling.

Urmă medalierea.

După câteva întrebări, puse de Suverană, eroinei, a cărei faptă de jertfirea pentru aproapele era cunoscută întregei Anglii, familia regală părăsi sala tronului.

Rămaseră, pe loc, numai curtenii.

Gress Darling nu se mişcase. Era uluită de ce-i vedeau ochii. Cerul o înconjoară. Numele ei era şoptit de toate buzele.

Răspunzând la sutele de întrebări ce i se puneau, din toate părţile, cu surâsuri îngereşti, în cuvinte simple, nemeşteşugite, naturale, strângând zeci de mâini întinse spre dânsa, Gress întorcea, din timp în timp, capul spre tatăl ei, ale cărui priviri străluceau de bucurie şi de mândrie şi povestea, pentru a nu ştiu câta oară, unui grup de amirali şi comandori, despre vitejia fetei lui.

Cele mai ademenitoare invitaţii, cele mai atrăgătoare propuneri, rugăminţile pictorilor de a poza pentru portret — nimic nu putu să convingă pe Gress să consimtă să-şi prelungească şederea în capitala Angliei. Pe dânsa o îndemna dorul de casă, dorul de scumpa şi iubita mare, să plece numai decât din Londra.

A doua zi, de dimineaţă, vechia diligenţă poştală o duse, împreună cu tatăl ei, spre nord.

In urmă, s'a lăsat o perdea de fum şi de ceaţă, peste metropola Londra.

In tot timpul drumului, până acasă, şi apoi în chiliuţa farului, ceasurile petrecute în capitala Angliei, îi apar ca un vis fantastic.

După şase luni, Gress dispăru.

Boala, contractată în acea noapte de eroism, a răpus-o. Ea şi-a jertfit sufletul pentru aproapele.

Traducere şi prelucrare de C. A. DELATYRAS şi SCARLAT PREAJBĂ.

In pagina următoare lămuriri asupra termenilor marinăreşti.

ASUPRA DVS.!...

. . . a lucrărilor Dvs. şi a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare şi reviste din lumea întreagă articole şi notiţe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriţi să aveţi aceste articole şi notiţe preţioase, ca şi instituţiile din străinătate şi din capitala ţării noastre, adresaţi-vă şi Dvs. agenţiei

„SERVICIUL GAZETELOR"

Directori: AUREL M. ALICU şi EM. SAMOILĂ

Bucureşti I, — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară şi vă face — la cerere — şi probe gratuite

LĂMURIRI.

Far un turn înalt, aşezat, de preferinţă, pe o stâncă a ţărmului, în locurile periculoase pentru navigaţie sau intrarea în porturi, în care e instalat un aparat cu lumină pentru călăuzirea navigatorilor.

Vergă lemn fixat cruciş pe catarg de care este prinsă pânza.

Tamisa fluviu în Anglia, care trece prin Londra, şi se varsă în Marea Nordului; dealungul acestui fluviu este portul Londra.

Palatul Lorzilor este localul unde se întruneşte Camera Lorzilor; instituţie parlamentară engleză corespunzătoare senatului nostru.

Luneta (ochean) este instrumentul de optică folosit să apropie obiectele depărtate.

Gabie platforma fixată pe catargul corăbiilor.

Nelson Horace (1758—1805) renumit amiral englez, vestit prin luptele repurtate împotriva lui Napoleon Bonaparte, a cărui flotă o distruse la Abukir (în 1798), şi prin victoria împotriva flotei franco-spaniole la Trafalgar (în 1805), unde fu ucis în lupte.

Barbeta frânghie fixată la prova bărcii, care serveşte spre a o lega.

Prova e partea dinainte a unui vas.

Stella Maris, Maica Domnului.

Musul elev marinar, copil de bord.

Sorrento oraş în Italia de Sud, situat în Golful Neapole.

Vela pânza de corabie.

Palatul Buckingham reşedinţa Suveranilor Angliei, în Londra.

Lordul Beaconsfield — Disraeli (1804—1881) omul politic englez, care, fiind şeful partidului conservator (tory), a avut o influenţă covârşitoare asupra politicei engleze interne şi în special externe.

John Milton (1608—1674) mare poet englez; a scris poeme filosofice şi comedii (teatru). Opera sa cea mare este intitulată *Paradisul pierdut*, care a fost tradusă şi în româneşte de mai mulţi autori.

Alfred Tennyson (1809—1892) poet englez, scriind poezii într'o formă aleasă, clasică. Scrierea sa *Enoch Arden* a fost tradusă în româneşte de Haralamb G. Lecca.

Notiţă biografică. Scriitorul M. O. von Kube, a fost ofiţer în marina fostei flote ruseşti imperiale. După terminarea şcoalei de ofiţeri de marină din Kronstadt, a făcut câteva călătorii în străinătate; după care, în anul 1912, terminând şcoala de război, în specialitatea artileriei de marină, a fost numit ca artilerist de marină clasa I. In timpul războiului mondial, în anul 1916, von Kube a fost însărcinat cu supravegherea construcţiei noilor vase de război, în ce priveşte artileria, în marea Baltică.

In prezent von Kube se găseşte instalat la Paris, aflat în serviciul de secretar şi supraveghetor al muzeului amiralului Kolciac.

Nuvela publicată, aci, „*Jertfirea pentru aproapele*“ este extrasă din volumul cu titlul „S. Polunoci sluciai“, („Intâmplarea în miezul nopţii“) de M. O. von Kube (anul 1932, Praga).

Poveste

— „Tu marinare bătrân, ce pe mare
„Viaţa ţi-ai dus-o! Ai fi tu în stare
„Să-mi spui vre-o poveste ori basme cu zâne,
„Ce şuer de vânt sau valul cu spume
„In lungile-ţi drumuri putut-au a-ţi spune?

— „Sunt multe, străine, poveştile mării!
„Eu azi î-ţi voi spune din tainele zării
„Intinsă şi-albastră, pe cea mai frumoasă
„Şi tristă poveste: o taină duioasă
„Ce'nveche legendă de mult e rămasă.

„E vorba'n poveste de-un om fără nume,
„De-un tânăr şi mândru pescar cu renume,
„Ce'n coarde'mpletite din raze'nsorite
„Făcea să vibreze în calde cuvinte
Un cântec de dragoste mărei iubite.

„Nici când vre-un altul ştiut-a mai bine
„Să-şi spună iubirea în cânturi divine,
„In dulci mărturii şi tari jurăminte!
„Şi nici frumuseţea n'a fost mai fierbinte
„Vre-o dat'prea mărită, pe cât ţin eu minte!

Trecut-au deatuncea ani mulţi şi-amintirea
„'I-păstrată de cei înfrăţiţi cu iubirea
„De soare, de lună, de zile frumoase,
„De vânturi nebune în nopţi furtunoase,
„Când vieţile pier în valuri spumoase.

„Dar iată că soarta voi ca să-i scoată
„In calea vieţii o tânără fată,
„Frumoasă Veneră născută din spuma
„Ce, albă ca neaua, formează cununa
„De val, când pe mare se-aşterne furtuna.

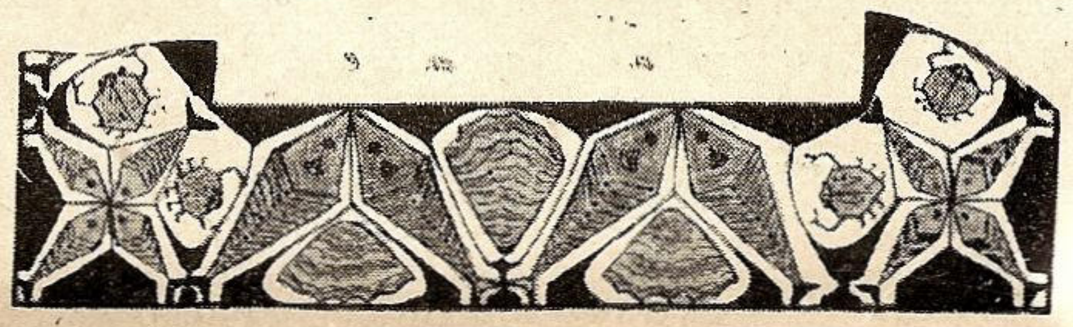
„Şi lira-i măiastră porni iar să cânte
„Frumoasele arii. Dar alte cuvinte
„Vibrau în poeme pe coarda vrăjită,
„Căci altă iubire, cu mult mai sporită
„Ştiu să-i inspire lui, noua iubită.

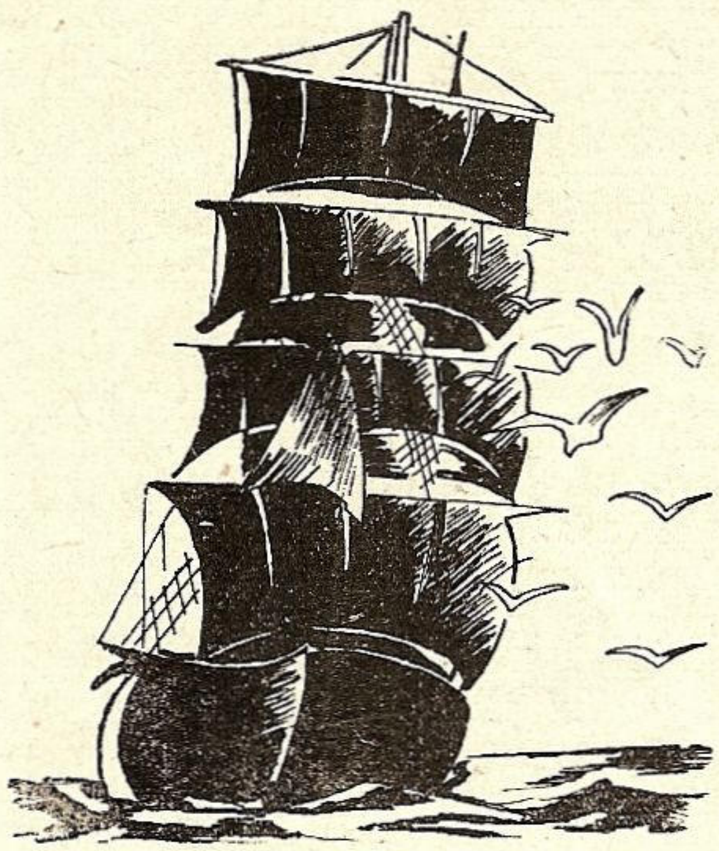
„Ascultă străine cuvintele mele:
„Nu-i lungă viaţa acelui ce crede
„Că marea mai dă înapoi vre-o dată
„Din darul ori prada ce-a luat sau 'i-e dată,
„Ori că necredinţa o ştie şi-o iartă!...

„Aceasta fu vina pescarului care.
„Pornind într'o zi furtunoasă pe mare,
„Dar nu—ca pe vremuri—, poeme să-i facă,
„Ci doar ca să-i ceară ei hrana săracă,
„Pieri printre valuri cu mica lui barcă.

„Aşa e străine, pe câte se spune,
„Povestea acelui pescar fără nume,
„Ce'n coarde'mpletite din raze'nsorite
„Făcu să vibreze în calde cuvinte
„Un cântec de dragoste mărei iubite.

VENERA Lt. C-dor F. POPESCU





Căsuța părăsilă

Stă portul trist, de timpuriu, încărunțit în mantia-i cernită
Tot oglindindu-și chipul stins brăzdat de inundația cumplită
Ce de curând, nu s'a sfiit să prăbușească zeluri însorite
Lăsând în loc pustiu întins, jelanie și suflete'ngrozite.
Să ducă'n fuga ei turbată întreg avutul bieților pescari,
Odrasle dragi ce au luat cu ele avânt, credință și speranțe mari.

Dar... unde's fericiții căsuței primitoare?...
Privește-o cum, spre înserat, își plânge scumpi pribegi
Nu mai sunt larg deschise ferestrele-i spre soare...
Ce taină'nchid de eri, zadarnic cerci să o deslegi.

Păiangeni doar... ei, singurii stăpâni au mai rămas
Nestingheriți de-acum, să-și țească pânza lor măiastră
Un fluture de-argint și el pribeag, a ațipit
Pe flori de nea ce-și dorm somn greu în vesela lor glastră.

Și astăzi mai vezi cuiburi pierdute printre ramuri
Ce te vrăjeau odinioară de ciripit și cânt...
Abia de trec pe-alături perechi de rândunele
Tot poposind pe alte plaiuri, pe timp de ploi și vânt.

Ce tristă a fost soarta căsuței însorite!
Ce'nveselea tot ochiul oprit să o privească.
Mai tristă-i pare însă stăpânei îngrozite
Ce'n zori plecat-a adăpost mai trainic să-și găsească!?

LIANA BELLU

Pastel marin

Soarele a trecut spre seară lângă far
Și cu brațe suflecate
Ca un harnic marinar,
A cernit pe fiecare val
Pulbere aprinsă de rugină
Ingropând pe'ncetul svonul de armonici
In covorul de nisip, pe mal.

Marea s'a culcat apoi
Rezemându-și plётele
Pe talaz de perne moi,
Și acum, în calmu'ntunecat
Ea răsuflă rar și cadențat.

Luna s'a trezit târziu
Să petreacă noaptea-afară
Și în feeria grea de vară,
A rămas pe mal mirată
Drept în crengile unui copac
Ca un minunat mărgăritar
Prins în părul unei fete de pescar.
Plaja cade într'o bae de lumină
Iar pe ape s'au deschis canaturi de oglinzi,
Zeul mării în veșminte de-aur ninse
Din afund ușor s'a ridicat,
Și sărind într'un pânzar cu aripele'ntinse
A pierit în zarea albă, de argint însidefat.

I. VALERIAN

Crez marinăresc

Cred în Rege și dreptate,
cred într'Unul Dumnezeu,
când pe mări înfuriate,
strâng la piept norocul meu.

Când la prova stau de veghe
și visez cu ochiu deschis,
câte noduri, câte leghe
nu străbate al meu vis!..

Steaua, ce-mi lumină'n cale,
să mă poarte'n veci pe ape,
că nu vreau mormânt de jale
întunericul să-mi sape.

Raze soarele să-mi țesă
din argint și puf de spumă,
iar a mărilor mireasă
să-mi aline dor de mumă.

Când în marea răsvrătită,
valul va mugi'n turbare,
frați cu mintea aiurită
vor lupta cu disperare,

voi pluti de ei aproape
și le-oi spune'ncetișor:
„De-o fi valul să vă'ngroape,
nu veți mai tânji de dor".

Cred în Rege și dreptate,
cred într'Unul Dumnezeu,
când pe mări înfuriate,
strâng la piept norocul meu...

GALLIA TUDOR

O CARTE ASUPRA „SERVICIULUI MARITIM PRUSIA ORIENTALĂ" (Seedienst Ostpreussen)

Fiecare navigator pe Marea Baltică s'a obișnuit în cursul anilor a vedea frumoasele vapoare albe cari poartă inscripția distinctivă „Seedinst Ostpreussen". Aceste vapoare sunt cunoscute în toate țările de pe litoralul Mării Baltice, fie prin numeroase escale, fie printr'un trafic regulat. Câtă muncă s'a depus dela sfârșitul războiului mondial pentru creiarea și menținerea liniei de navigație Swinemünde-Pillau, ne arată consilierul Bodo Ebhardt într'o carte intitulată „Der Seedienst Ostpreussen im Zeitgeschehen", care a apărut recent în Volk-und Reich-Verlag, Berlin. Dela un singur vapor în anul 1919, s'a desvoltat o flotă numeroasă de vapoare rapide și moderne. Misiuni extraordinare au putut împlini aceste vase în 1920 cu ocazia transportării germanilor la plebiscitul din Prusia Orientală și în 1939 cu ocazia repatrierii germanilor din țările baltice. In anii trecuți, „Serviciul Maritim Prusia Orientală" a dat miilor de germani posibilitatea de a ajunge în Prusia Orientală fără a trece prin Coridorul polonez și a mijlocit străinilor, în deosebi celor din Scandinavia, cunoașterea frumoasei naturi și bogățiilor culturale din Răsăritul german și de pe coasta germană a Mării Baltice. Din cuvântul introductiv al Președintelui provinciei Prusia Orientală, gauleiterul Erich Koch, reiese că, după terminarea războiului actual, acest serviciu maritim va cunoaște o nouă desvoltare.

*

Nu putem înregistra toate ziarele și revistele, cari apar în țară, pe care le primim la redacție, din cauză că nu permite spațiul revistei noastre. Totuș, le vom anunța treptat.

Gazeta Transilvaniei, apare la Brașov, încă dela 1838; întemeiată de cărturarul, mare patriot, Gh. Barițiu; astăzi această foaie se găsește în al 103-lea an, bine reorganizată.

Progresul, apare în București de două ori pe lună; se găsește în al VI-lea an; e foaie literară, culturală și artistică.

Gazeta Municipală, apare săptămânal, în București; e în al IX-lea an. Citățm (în n-rul 450/1940) foiletonul *„La apa Snagovului"*, de Ioachim Botez, articol interesant.

Am mai primit la redacție următoarele cărți și broșuri pe care le înserăm mai jos :

„Războiul pe mare" de lt. comandor Eugen Săvulescu și căpitan Ion Bănică, un volum frumos ilustrat cuprinzând un istoric al artei navigației și al răsboiului marin dela vechii egipteni și până în actualitate ;

„România militară" (Septembrie-Octombrie 1940);

„Instinct militar românesc" de An. Tomița — Răzășul ;

„Eroismul științific în expedițiunile polare", conferință ținută la Ateneul Român de d. Vice-Amiral Ioan Bălănescu ;

„Arma cuvântului", organ oficial al Episcopiei militare (Decemvrie 1940);

„Lecția trecutului", de colonel Ștefan Corciu ;

„Buletinul pisciculturii românești" (Decembrie 1940).

*

Am primit la redacție trei broșuri de basme, apărute recent și semnate de d-l Prof. Mihail Vulpescu.

Nu ne-a surprins, deși d-l M. Vulpescu a apărut anterior în folclor muzical, și iată dece: Cum în sufletul unui artist de esență se proectează frumosul etic, pe lângă cel estetic, ori din ce ramură artistică ar face parte, cântările neamului pătrund în adâncurile sale, se frământă acolo căutându-și conturul de exteriorizare și asociindu-se cu ceaiace se chiamă spirit superior de creație, se propagă în afară dăruindu-se cu generozitate generațiilor viitoare și prezente.

Domnul Prof. Mihail Vulpescu a plecat urechia la povestirile elevilor săi dela seminar, cum ne spune în josul fiecărui basm, le-a cerut basmele lor din toate ținuturile românești, povestite de bătrânii satelor, le-a prelucrat păstrând ideia principală, cum și conflictele sufletești, cu spiritul lor de dreptate, milă, răzbunare, ori iertare.

Elementul fantezist, elementar basmului, e relevat cu multă artă și urcă gradat până la culmi dorite de succes...

In *„Basmul Lăcrămioarelor"*, fantezia se îmbină cu alegoria, ca și în *„Merele de tur"* și se închiagă într'un elan de duioșie emotivă.

In *„Voinicul Inflorit"* găsim accente de evlavie și respect, stări foarte emotive, și educative, cari vor contribui mult la desvoltarea spiritului copiilor neamului.

Sunt atâtea peripeții în aceste basme, din care nu lipsește profunzimea codrilor, lumina câmpiilor, nici cântul păsărilor.

Autorul, trecându-le prin sufletul său de artist, ni le prezintă într'o ținută demnă de comorile sufletului românesc.

In stilul simplu, lipsit de neulogisme, fraza și verbul se închiagă precis și masiv. Așteptăm și restul basmelor anunțate pe copertă și îi dorim autorului succesul bine meritat și în această ramură folcloristică.

Cine doreşte a se iniţia în războiul pe mare din străvechi şi până azi, să citească lucrarea Comandorului Săvulescu şi căpitanului Bănică, Un excelent şi elegant volum, cu numeroase ilustraţii. Cine nu-l găseşte la librar, îl poate procura prin Ligă, contra costului de 120 lei.

NOCTURNĂ DE RĂZBOIU

Tradusă după L. Caplain de Z. N.

Toate luminile stinse, misterios, rapid, vaporul alunecă pe marea de cerneală.

Cu un sgomot înăbuşit, etrava spintecă valurile.

Din cauza brizei, amplificate de viteză, sarturile cântă.

Pe comandă, timonierul, ofiţerul de cart, comandantul scrutează întunericul.

La maşini, inundaţie de lumină, mecanicii veghiază gata să manevreze.

Radiotelegrafistul, înger păzitor modern, cu casca la urechi este atent la orice semnal.

Fiecare la postul său, cu reflexele gata, aşteaptă : *abordaj, torpilare sau luptă.*

Acuma, mai târziu, niciodată ? Ce interesează ! Aşa e războiul !

Deodată o umbră, mai neagră ca noaptea, la început mai nelămurită, devine realitate.

Scurt, tăios, un ordin : *„Cârma banda !"*

Ascultător, vaporul se înclină, evoluiază, se îndreaptă.

Pericolul ameninţător se depărtează, se pierde, e uitat ca un vis rău.

In sfârşit după ore multe, pământul se estompează, desvăluie puţin câte puţin silueta sa obişnuită.

Oamenii au atins farurile ; ce răi !

Dar Neptun, mărinimos, a balizat stâncile cu spuma valurilor.

Cu prudenţă, vaporul intră pe canal în timp ce semnalele de recunoaştere se aprind discret.

Şi iar vaporul a mai făcut o traversadă nevăzut...

TURBINA PARSONS

Turbina cu vapori a fost inventată de *Charles Algernen Parsons.*

Era al şaselea fiu al unui astronom distins, fabricant de telescoape şi preşedinte la „Royal Society".

A învăţat la Dublin la *Trinity College,* apoi la *Cambridge,* unde s'a distins în studiile matematicelor.

După un stagiu la *Elswick* a lucrat în industrie la *Leeds* şi apoi la *Gateshend.*

Inconvenientele maşinei alternative i-au atras atenţia.

Când era student la Cambridge studiase şi elaborase planul unui motor cu cilindri rotativi, pe care l'a perfecţionat când a făcut stagiul la *Armstrong.*

Construcţia în serie a fost dată casei *Kitson's* din Leeds pentru a-l adapta la punerea în marş a dinamilor.

Dar pe când lucra la *Clark, Chepman & Co.* el realiză prima turbină cu vapori care a fost întrebuinţată pentru un dinam.

Viteza de rotaţie a acelei turbine era cu mult superioară celei a dinamilor existenţi.

In 1889, *Parsons,* a început să lucreze pe cont propriu devenind celebru nu numai ca inventator al turbinei cu vapori ci şi ca renumit constructor de grupuri electrogene.

In 1894 a fundat *„Marine Steam Turbine Co."* care a debutat în construcţiile de nave cu faimosul vapor de 44 tone „TURBINIA".

Acest vapor după 3 ani de încercări a ajuns la formidabila viteză de 34,5 noduri, care pentru anul 1897 era ceva colosal.

De atunci nu s'au mai făcut mari progrese.

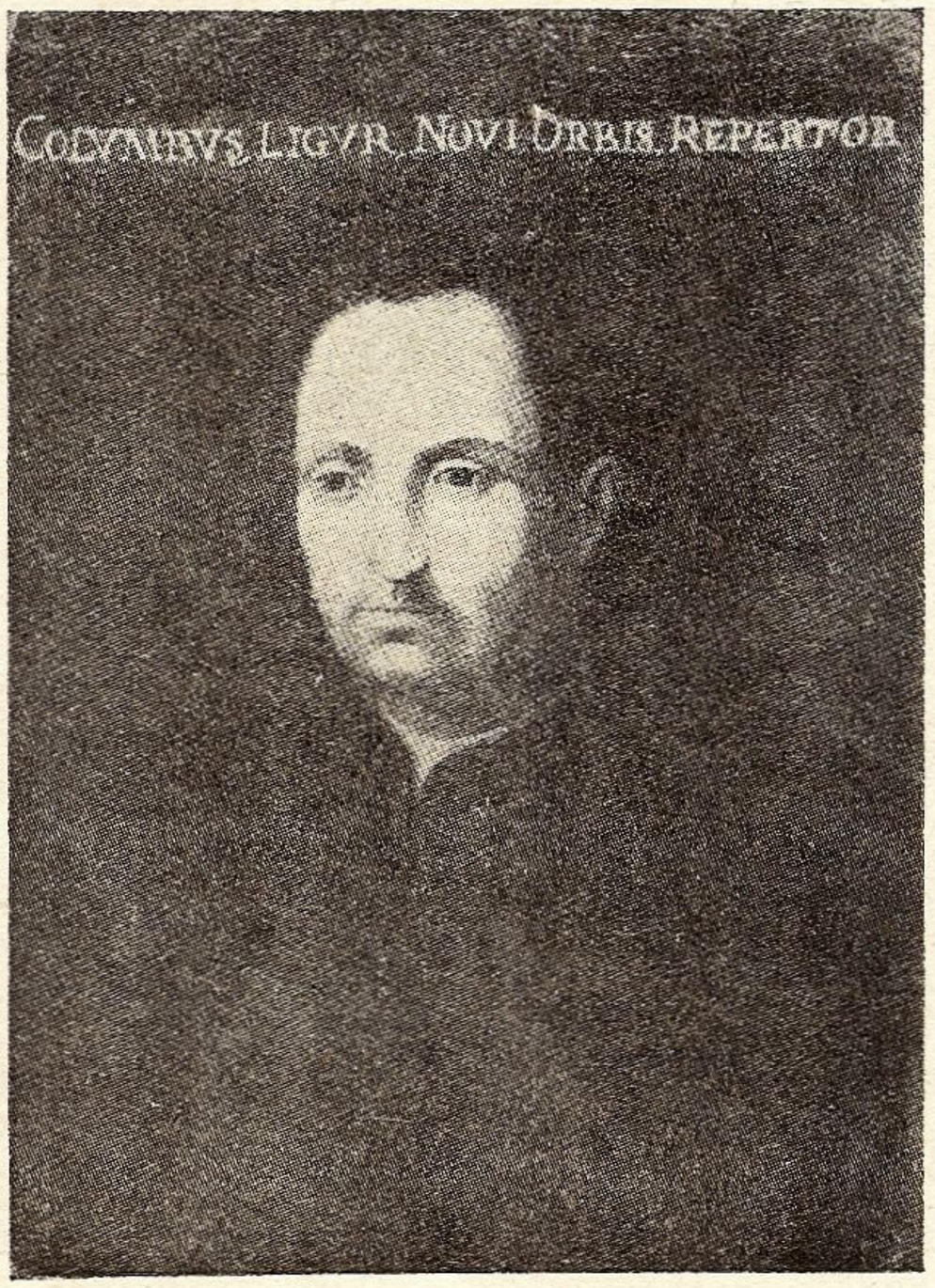
Astăzi nici nu mai există vapor de mare viteză care să nu fie înzestrat cu turbine.

Numai datorită turbinelor viteza a putut fi ridicată astăzi la 45 noduri (Crucişetorul sovietic *Taşkent* construit în Italia).

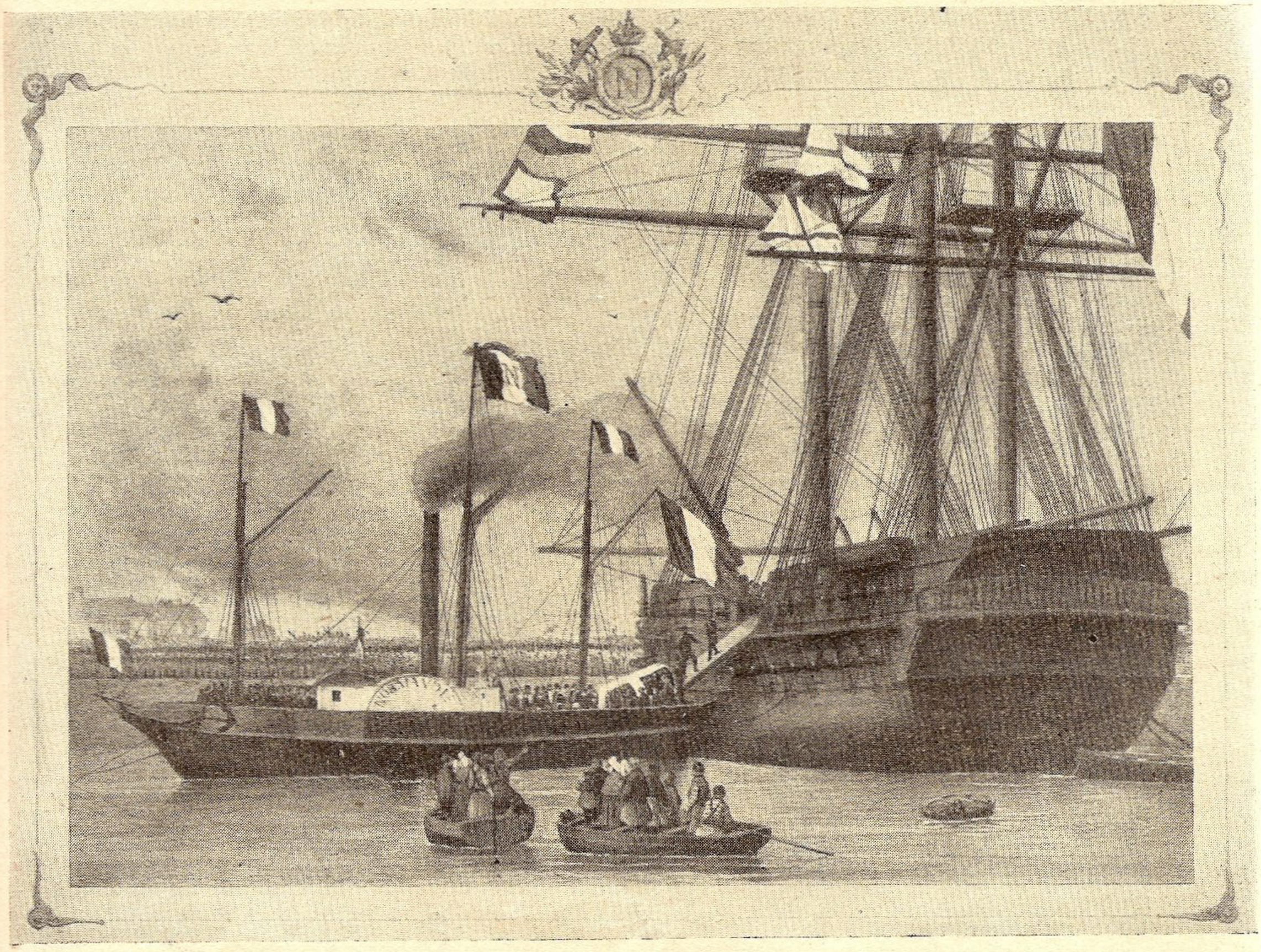
ORIGINA LUI COLUMB

Anul trecut la Academia belgiană de Marină D-l *Albert Tonnean* a prezentat o nouă versiune asupra originei marelui navigator. Acesta a prezentat date culese din lucrarea *„Salvador Gonsalves Zarco"* scrisă în colaborare, de *Santos Ferreira şi Antonio Ferreira de Serpa.*

Aceşti autori au făcut un studiu aprofundat asupra



Cristofor Columb



Transbordarea corpului lui Napoleon la Cherbourg (8 Decembrie 1840) de pe fregata „Belle Poule“ pe vaporul „Normandie“

semnăturei lui *Cristofor Columb* și au dedus că adevăratul nume al acestuia era *Salvador Gonsalves Zarco*.

Personajul acesta a vagabondat câtva, apoi s'a întors în țara natală, în Portugalia, unde și-a scris biografia.

El ar fi tradus în limba portugheză, cartea lui *Marco-Polo* și ar fi scris în colaborare și *„De Situ Orbis“*.

Autorii conchid că Columb s'a născut la 1456 ca fiu al *Infantelui B. Fernando*, care la rându-i este fiu al regelui *Alfons V* și al unei nepoate a navigatorului *Jaâo Gonsalves Zarco*.

Columb, totdeauna s'a mulțumit să spună că s'a născut la *Genua*, dar niciodată n'a spus care e patria sa și care era numele tatălui său, așa că nașterea lui Columb la Genua nu ar fi fost decât accidentală, el nu ar fi italian căci părinții săi erau portughezi.

Rămășițele lui Napoleon

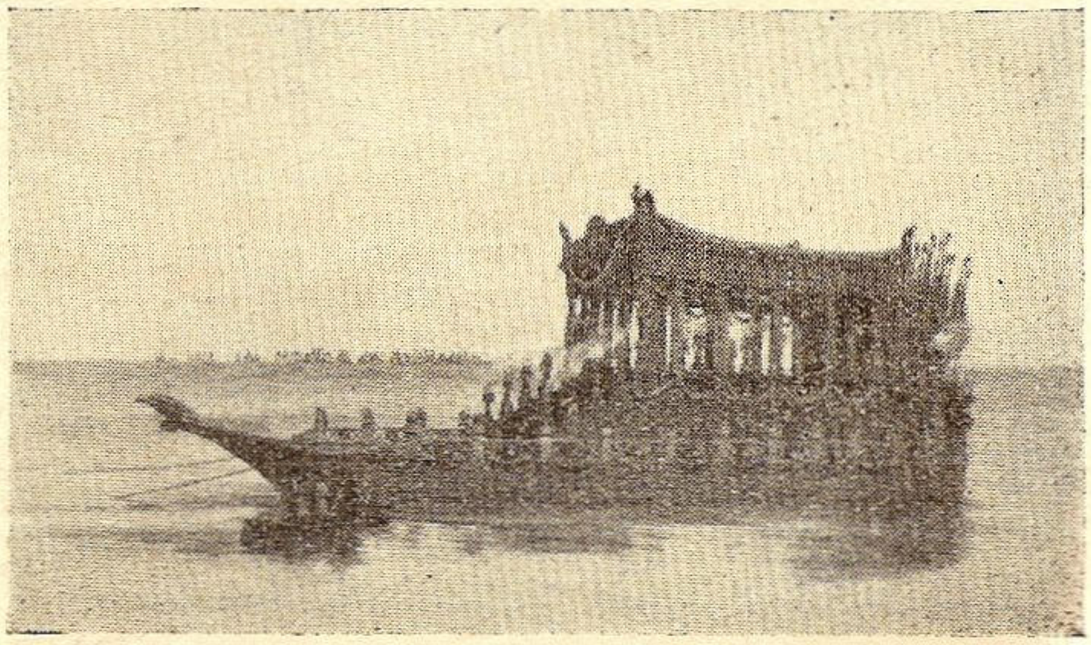
Redăm câteva ilustrațiuni din 1840, spre a se vedea marina de pe acele vremuri.

Una din ele reprezintă nava-catafalc cu care rămășițele lui Napoleon au fost duse pe Seine spre Paris.

A doua, transbordarea-sicriului de pe fregata *Bêle-Poule*, care l'a transportat dela Sf. Elena, pe micul vaporaș cu sbaturi, *Normandie*.

VISTULA DEVINE O MARE CALE DE NAVIGAȚIE
— O cale fluvială lungă de 900 km. —

Recent au fost terminate planurile pentru transformarea Vistulei într'o mare cale de navigație și pentru unirea Vistulei cu rețelele de navigație germane și ruse. Conform acestor planuri, Vistula va fi navigabilă dela vărsare până la Cracovia — o lungime de 900 km. — de vapoare cu un tonaj de 1000 tone. Printr'un braț al Canalului Oder-Dunăre, a cărui construcție este în curs, Vistula va fi legată de rețelele de navigație germane.



Galera-catafalc pe Seine

Acest canal proiectat ocoleşte în Sud ţinutul carbonifer din Silezia Superioară, trece la Smolice peste Vistula şi continuă — în formă de canal secundar — în Sudul Vistulei până la Cracovia. Pentru reglementarea cursului Vistulei şi pentru evitarea pericolului revărsărilor, s'a prevăzut construcţia a 15 baraje pentru un volum de 1,1 milioane mc. de apă, în deosebi în regiunea fluviilor Dunajec, Wiesloka şi San. Deasemeni vor fi construite porturi pentru îmbarcare şi debarcare, porturi de iarnă, etc. Porturile Varşovia, Cracovia şi Sandomierz vor fi mărite.

In cadrul marelui proiect, pentru a cărui realizare s'au prevăzut aproximativ 1,5 miliarde mărci, intră şi creiarea unei flote fluviale a Vistulei şi construirea unor şantiere pentru vasele necesare.

Durata construcţiei unui cargobot de 9.000 tone.

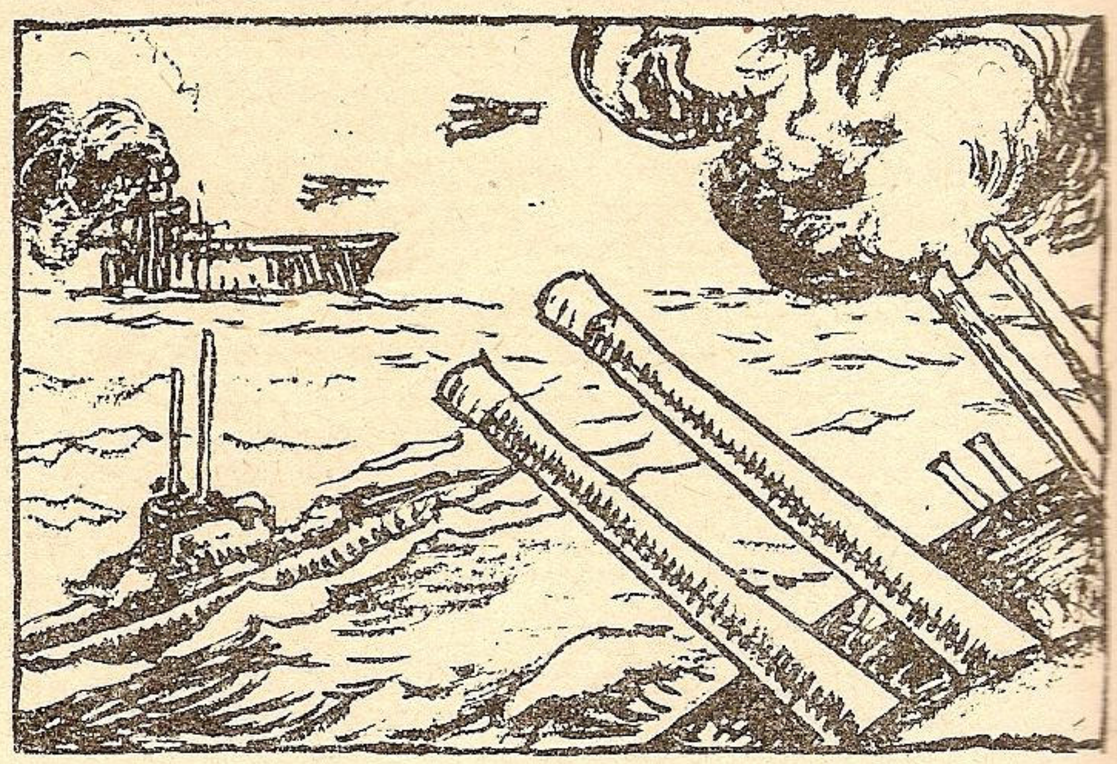
După un articol scris în Journal dela Marine Marchande, de Christian La Neuville, construcţia unui cargobot de 9.000 tone deplasament trebue să dureze **32 săptămâni** şi anume:

— 6 săptămâni pentru pregătirea materialelor, punerea chilei şi a fundului.

21 săptămâni pentru construcţia pe cală a restului corpuiui şi pentru lansare şi

— 5 săptămâni pentru ultimile lucrări de amenajare:

Aceste cifre sunt rezultatul unei experienţe de 18 ani în care timp au fost construite circa 30 vapoare,



Darea de seamă

a activităţii „Salvamar" pe anul 1940

Infiinţată în anul 1933, Societatea Salvamar a încheiat cu anul 1940 al optelea an de existenţă.

STAŢIUNI DE SALVAREA NAUFRAGIAŢILOR.

In cursul anului 1940 Staţiunea Constanţa ca şi în anul 1939, a avut în serviciu şalupele de salvare Pescăruşul şi Albatros cu echipele complecte şi sistemul de salvare dela ţărm cu rachete dute-vino alcătuit din auto-port-rachete, ambulanţa şi aparatele necesare.

In tot cursul anului s'a continuat programul pentru formarea şi pregătirea marinarilor salvatori.

Pescăruşul a făcut 10 ieşiri în mare cu 43 ore de mers; Albatros 28 ieşiri cu 105 ore de mers; în total dela intrarea în serviciu Pescăruşul are 118 ieşiri cu 565 ore de mers, iar Albatros 119 ieşiri cu 829 ore mers.

La toate aceste ieşiri amândouă şalupele s'au comportat bine, iar motoarele au funcţionat fără să aibe nici o avarie, ceeace a făcut ca marinarii noştri salvatori să capete toată încrederea în ele.

Cu sistemul de salvare dela ţărm s'au făcut în cursul anului 1940 cinci exerciţii cu auto-port-racheta până la distanţe de maximum 250 m.; unul din aceste exerciţii a fost făcut în cadrul expoziţiei Luna Bucureştilor.

In luna Mai şi Septembrie şalupele au fost scoase pe cală pentru vizitarea, curăţirea şi vopsirea operei vii, după care s'a revizuit motoarele

In ceeace priveşte activitatea Staţiunei ea s'a afirmat în diferite împrejurări, care au făcut dovada că atât din punct de vedere al organizaţiei cât şi a pregătirii personalului, Staţiunea Constanţa este bine pusă la punct.

Dăm în ordinea cronologică câteva din acţiunile şalupelor acestei Staţiuni în cursul anului 1940.

La 11.I.940 în urma ordinului Căpităniei de port Constanţa, şalupa Albatros a ieşit în mare pentru a căuta motonava italiană Arabia, eşuată la N. de Constanţa. Din cauza relei vizibilităţi şalupa a trebuit să iasă de trei ori în mare până ce a găsit vasul Arabia de 9000 tone al Soc. Lloyd Triestino încărcat cu 7000 tone cereale ce venea dela Sulina. După ce s'au dat asigurări de către Comandantul vasului că vaporul fiind bine aşezat pe stânci nu este pericol, şalupa s'a întors în port luând la bord pe pilotul dela S. M. R. şi agentul Casei Gatorno.

Dăm mai jos scrisoarea Căpităniei de port Constanţa şi scrisoarea Comandantului motonavei ARABIA către Salvamar:

CĂPITĂNIA PORTULUI CONSTANŢA către SALVAMAR

„Am onoare a vă înainta scrisoarea Comandantului Moto „navei Arabia sub pavilion italian. Cu această ocazie ţinem „să vă relevăm gradul de pregătire la care a ajuns această „staţie, pregătire care, fără să exagerăm, a uimit şi pe străinii „cari au un trecut marinăresc.

„In cazul vasului Arabia, Staţiunea de salvare Constanţa a „dat dovadă că se poate conta pe serviciile ei oricând şi pe „orice vreme.

„După 20 de minute dela darea ordinului de ieşire în mare, „şalupa Albatros se găsea în mare. Condiţiunile de vizibilitate „şi marea montată nu au contat în misiunea la cari au fost „trimişi.

„M'am simţit mândru când Comandantul vasului Arabia, fost „comandant pe transatlanticul ROMA, şi cei doi ingineri veniţi „în mod special din Italia, şi-au manifestat uimirea şi admiraţia „pentru Staţiunea de salvare Constanţa".

Căpitanul Portului Constanţa,
(ss) *Lt. C-dor Niculescu*

Scris. Comand. Motonavei ARABIA:

„In numele Soc. Armatoare Lloyd Triestino, al echipajului şi „al meu personal, îmi fac plăcerea de a vă confirma via mul„ţumire şi recunoştinţă pentru echipajul şalupei Albatros, care „în ziua de 11 Ianuarie, sfidând orice pericol care ar fi putut „surveni din cauza timpului prea rău şi a redusei vizibilităţi, a „a acostat această navă pusă pe uscat, cu înaltul scop uma„nitar de a se interesa de o eventuală salvare a echipajului meu.

„Din fericire nu a fost cazul dar a fost la fel de preţios „ajutorul dat, de mai multe ori, pentru a pune nava în comu„nicaţie cu uscatul, operaţie imposibilă altfel.

„Echipajul Albatrosului a demonstrat în această împrejurare „valorosul curaj marinăresc şi spirit altruist, aducând prin „aceasta o adevărată contribuţie plăcutei cauze care este ac„tuala prietenie frăţească dintre marinele naţiunilor noastre".

Cu devotament,
(ss) *G. Pierani*
Comandant M/N „ARABIA"

La 18 Ianuarie 1940 ambele şalupe ieşind la vasul Arabia au căutat şi găsit 3 şalupe cu muncitori rătăciţi pe mare din cauza ceţei groase pe cari i-a adus în port

La 28 Iunie şalupa Albatros a fost rechiziţionată de către Marina Regală pentru serviciul de patrulare şi pilotaj, până la 4.VII când a fost desrechiziţionată.

La 18 VII şalupa Albatros a ieşit în mare în căutarea unui Hidroavion cu 5 ocupanţi dispăruţi în regiunea Cap. Caliacra. După 21 ore de mers şi 150 mile m. parcurse, şalupa s'a întors, hidroavionul neputând fi găsit.

La 22 VII.940 ambele şalupe au ieşit în mare pentru a da asistenţă la 2 cutere eşuate la Mamaia, ce au fost scoase depe uscat şi escortate în port.

La 31 VII.940 şalupa Albatros a plecat la Bugaz pentru ca împreună cu vaporul S. M. R. Peleş să evacueze bolnavii dela sanatoriul maritim de acolo. Şalupa s'a întors la Constanţa la 8.VIII.940.

La 4 VIII.940 şalupa Pescăruşul a ieşit în mare pentru a căuta o barcă de pescari luată de furtună în dreptul punctului Tatlageac, Ea a fost găsită la 5 m. m. de Mangalia împreună cu pescarul Echim Masanov ce era într'o complectă stare de epuizare. Acesta a fost luat la bordul şalupei şi prin masagii readus în simţire. Barca a fost remorcată în port.

La 16—17 VIII.940 şalupa Albatros a plecat la Mangalia însoţind ca vas de siguranţă o caravană de yachturi a Y.C.R.R. compusă din 7 ambarcaţiuni cu 26 persoane la bord.

La 29—30—31 XII.940 şalupa Albatros a dat asistenţă vasului Panamez DARIEN II, eşuat la sud de Constanţa; vasul în afară de echipă avea la bord 160 pasageri. Parte din aceştia, femeile, copii şi bolnavii în număr de 29 au fost aduşi în port de Albatros şi găzduiţi la Staţia de Salvare, dându-li-se îngrijirile necesare.

După o muncă de 20 ore remorcherul Tomis împreună cu şalupa Albatros au reuşit să scoată vasul depe uscat.

Aceasta a fost pe scurt activitatea Staţiunei Salvarea Constanţa în anul 1940.

* * *

Incă din anul 1939 Comitetul de Direcţie a hotărît, să se dea comanda celor trei şalupe de salvare pentru staţiunile Balcic, Mangalia şi Sulina, la şantierul August Pahl din Hamburg.

Prin cedarea Cadrilaterului s'a pierdut portul Balcic şi ca urmare s'a renunţat la o şalupă de 15 m.; în acest scop s'a întrebat şantierul dacă este dispus să preia una din şalupele de 15 m., şi la răspunsul afirmativ al acestuia s'a rămas definitiv la construcţia a 2 şalupe, una de 12 m. şi alta de 15 m. pentru staţiunile de salvare Mangalia şi Sulina. Aceste şalupe vor fi aduse în ţară în cursul anului 1941.

Cu staţiunea de salvare Constanţa şi cu cele două Staţiuni ce se vor înfiinţa se încadrează litoralul nostru maritim, aşa încât până la organizarea celorlalte staţiuni prevăzute în programul general, vom avea într'o măsură oarecare asigurată salvarea naufragiaţilor în apele teritoriale româneşti.

POSTURILE DE SALVARE ŞI AJUTOR DELA PLAJILE STAŢIUNILOR BALNEARE MARITIME.

In anul 1940, dată fiind situaţia internaţională, iar sezonul la staţiunile noastre balneare maritime aproape suprimat au funcţionat după cererea Primăriei Constanţa numai două posturi de ajutor şi salvare: unul la Mamaia şi altul la Modern-Constanţa; aceasta din urmă funcţionând numai 15 zile.

STAŢIUNEA SPORTIVĂ NAUTICĂ MAMAIA.

Tratativele pentru trecerea Staţiunii sportive nautice Mamaia la Straja Ţării ce erau terminate urmând a se semna numai contractul a fost întrerupte din cauza evenimentelor dela 6 Septembrie 1940, astfel că vânzarea nu s'a făcut.

Chestiunea aceasta se va lămuri atunci când situaţia se va normaliza.

MEMBRII. PROPAGANDA.

In cursul anului 1940 s'au făcul următoarele înscrieri de membri: onorifici, de drept 1, donatori 4, activi permanenţi 14, aderenţi permanenţi 34, activi cotizanţi 954, şi aderenţi cotizanţi 105; adică în total 1112, cari împreună cu cei vechi dau numărul de 2261 membri înscrişi dela înfiinţarea Salvamarului.

In acest an din cauza evenimentelor propaganda pentru înscrieri de membri a fost redusă; totuşi numărul membrilor înscrişi este îmbucurător dacă ţinem seama de situaţia internă şi externă.

ADMINISTRATIVE.

Administraţia Societăţii s'a făcut în cadrul prescripţiunilor statutare, a aprobării Adunării Generale şi a hotărîrilor Comitetului de Direcţie.

La venituri şi anume la taxa de salvare s'a realizat 2.299.803 faţă de 4—500.000 prevăzute. Aceasta din cauza situ ţiei externe care a redus în ultimele luni aproape complect numărul vapoarelor intrate în porturite noastre maritime, ceeace a scăzut şi suma încasată drept taxă de sa\^are.

La cotizaţiile membri or toi din cauza evenimentelor s'a realizat 383.869 lei faţă de 600.000 prevăzute. La dobânzi încasate 122.626 faţă de 150.000 prevederi. In total venituri realizate 3.194.898 lei faţă de 5.998.400 prevederi.

S'a întocmit bugetul pe 1941 după aceleaşi norme ale bugetului 1940, avându-se în vedere la venituri că taxa de salvare va produce şi mai puţin dacă situaţia externă va mai dăinui.

Credem necesar să arătăm situaţia diferitelor fonduri la 31 Decembrie 1940: Fondul de rezervă 2.828.990; Fondul de pensiuni 619.439; Fondul de investiţiuni 3.622 002. Comitetul de Cenzori preztntă raportul anual, bilanţul şi contul de gestiune, pe care Comitetul de Direcţie roagă Adunarea Generală a binevoi să le dea cuvenita aprobare şi descărcarea de gestiune a anului 1940.

* * *

Prezentând Darea de Seamă pe 1940 a activităţii Societăţii Salvamar, ne îndeplinim datoria de căpetenie şi folosim acest prilej pentru a exprima Majestăţii Sale Regelui Mihai I, Augustul nostru Preşedinte de Onoare, sentimentele noastre de neclintit devotament.

Deasemeni ne-au acordat sprijinul lor Onor Guvernul, Ministerul Marinei, Comandamentul Marinei Regale, Direcţiunea P. C. A. şi subliniem preţiosul sprijin al Băncii Naţionale care de 8 ani ne pune la dispoziţie sediul, serv. architecturei, al contenciosului, etc.

Tuturor acestor Instituţiuni, precum şi membrilor de toate categoriile ai Salvamarului, cari prin cotizaţiile lor mari sau mici ne ajută, le aducem viile noastre mulţumiri, rugându-i ca şi de-aci înainte să ne acorde acelaş sprijin, spre a putea desăvârşi organizarea întregului sistem de salvarea naufragiaţilor în apele româneşti.

Ast el ne vom putea îndeplini mai curând îndatorirea aceasta pe care România a luat-o faţă de celelalte ţări maritime şi vom situa tara noastră şi din acest punct de vedere în rândul ţărilor civilizate.

Preşedintele Comitetului de Direcţie
GUVERNATORUL B. N. R.

Administrator Delegat
C. AMIRAL Adjutant PĂIŞ N.

Director
C. AMIRAL NEDELCU O

CANTIERI NAVALI RIUNITI

SOCIETATE ANONIMĂ CU SEDIUL LA GENOVA (ITALIA)

Şantiere navale, stabilimente mecanice şi turnătorii la Ancona şi Palermo. Bazin de carenaj la Palermo

Specializate în construcţii şi reparaţii de ori ce tip de nave militare şi comerciale. Constructori de maşini şi căldări, motoare Diesel, maşini auxiliare

FURNIZORII STATULUI ROMÂN

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

Telegrame de felicitare

Cu prilejul anului nou, Liga a trimis Majestăţei Sale Regelui Mihai următoarea telegramă:

In numele comitetului şi al membrilor Ligii Navale Române respectuos prezint Majestăţii Voastre creştineasca şi străvechea urare românească: Să trăiţi Majestate, mulţi şi fericiţi ani într'o domnie lungă şi glorioasă, iar Pronia Cerească să reverse belşugul care să fie purtat de flamurile navelor româneşti peste cât mai depărtate mări şi ţări.

Să trăiţi Majestate!

Vice-Preşedinte L.N.R.
C. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

La care M. Sa a binevoit a răspunde:

Mulţumesc din toată inima.

MIHAI R.

De asemenea, a fost felicitat de Anul nou şi cu prilejul onomasticei d. General Antonescu, Conducătorul Statului şi Preşedinte al Consiliului de Miniştri:

„In pragul Noului An, vă rugăm a primi în numele membrilor Ligii Navale Române, expresiunea sentimentelor de devotament şi admiraţie, având credinţa că veţi birui toate greutăţile şi, în anul care începe acum, spre înălţarea Patriei noastre pe culmi năzuite de D-voastră şi de toţi bunii fii ai neamului românesc".

Vice-Preşedinte L.N.R.
C. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

„De ziua numelui Dvs., vă rugăm a primi, Domnule General, cele mai călduroase felicitări, rugând pe bunul Dumnezeu să vă ocrotească întru mulţi ani, spre binele şi folosul neamului românesc. Toţi membrii Ligii Navale îşi îndreaptă gândul lor de devotament şi supunere către Dvs.

Vice-Preşedinte L.N.R.
C. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

La care d. General a binevoit a răspunde:

„Generalul I. Antonescu mulţumeşte membrilor Ligii Navale Române pentru urările primite şi vă roagă să primiţi şi transmite cele mai calde urări de fericire pe 1941".

Cu prilejul ultimelor evenimente, Liga Navală a ţinut să arate că este pentru întronarea ordinei, prin următoarea telegramă:

Liga Navală Română, înscrisă în Comandamentul unic al Luptătorilor, asigură de tot devotamentul membrilor ei, gata la ordine ca ostaşi şi marinari încercaţi, pentru salvarea scumpei noastre Patrii.

Vice-Preşedinte L.N.R.
C. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

La telegramele trimise cu prilejul adunării generale extraordinare s'au primit următoarele răspunsuri:

Mulţumesc membrilor Ligii Navale Române, pentru bunele sentimente exprimate prin telegrama Dvs. şi pentru cinstea de a mă fi ales membru de onoare.

General, I. ANTONESCU

Scrisori de felicitare

In fiecare an Liga se simte datoare a face de sfintele sărbători urări tuturor capilor autorităţilor bisericeşti şi civile, ca un semn de respect şi ca o mulţumire pentru sprijinul acordat Ligii.

Din numeroasele răspunsuri primite, ne permitem a reda pe al d-lui profesor Mehedinţi:

Domnule Vice-Preşedinte,

Sosind în Bucureşti, am găsit inimoasele urări de anul nou al Ligii Navale Române.

Vă sunt adânc recunoscător de bună amintire. După timpurile grozave prin care am trecut şi care încă nu s'au isprăvit, mulţumindu-vă, socot că nu pot adăoga o urare mai bună de cât aceasta: anul care vine să aducă şi ţării noastre hotare drepte. Iar în 1942, să poată vasele marinei noastre să stăpânească tot ţărmul ce ni se cuvine.

Cu cele mai cordiale sentimente,

(ss) S. MEHEDINŢI

La telegrama de felicitare adresată domnului Amiral Eustaţiu cu prilejul onomasticei, — Sf. Sebastian, — domnia-sa a binevoit a ne scri următoarele:

Amirale camarad,

Telegrama, cu urările d-tale şi ale membrilor Ligii Navale, mi-a reamintit timpurile, nu de mult trecute, când Liga, prin conducătorii ei de mare valoare, s'a înfipt adânc în sufletul întregii naţiuni.

Cu gândul la aceia care nu mai sunt printre noi şi a căror amintire ne este scumpă marinarilor, va mulţumesc tuturor care n'aţi uitat pe bătrânul, care şi-a închinat întreaga lui viaţă armatei de apă şi Ţării.

Sunt şi rămân, cu aceiaşi vigoare, nedespărţit de marinarii care luptă pentru continuitate, care activează pentru înfruntarea piedicilor ce i-ar opri mersul ei ascendent.

In preajma sărbătorilor şi a noului an, urez tuturor marinarilor sănătate şi zile senine, zile de pace şi înfrăţirea întregei omeniri care şi-a pierdut rostul, şi-a pierdut echilibrul, fără de care totul se destramă, totul se nimiceşte.

Cu frăţească dragoste marinărească,

AMIRAL EUSTATZIU

1940 Decembrie 21.

Audiența la D. General I. Antonescu

Se știe că Liga Navală Română a ratificat, cu ovații, în ultima adunare generală dela 9 Februarie a. c., proclamarea în unanimitate de comitetul central a d-lui General I. ANTONESCU, Conducătorul Statului și Președintele Consiliului de Miniștri, ca membru de onoare.

La 5 Martie, d. General Antonescu a binevoit să primească în audiență pe d. C. Amiral adj. *N. Păiș*, vice președintele L. N. R. și d. Comandor *A. Negulescu*, secretar general.

D. Amiral Păiș, a înmânat adresa omagială, insigna și flamura L. N. R., ca un simbol de admirație a tuturor membrilor adunați sub faldurile ei, exprimând dragostea și devotamentul nețărmurit de care asociația e însuflețită pentru acela care deține cârma Statului și destinele Neamului în împrejurări atât de grele.

D. General Ion Antonescu, Conducătorul Statului

D. General Antonescu, mulțumind, a făcut apel la strângerea rândurilor a tuturor celor cu drag de Țară, pentru ca să-l ajute în opera de refacere și consolidare care cere în primul rând unirea.

După audiență, d. General a binevoit să adreseze Ligei Navale Române, următoarea scrisoare :

Domnului C. Amiral Adjutant N. PĂIȘ
Vice Președintele Ligei Navale Române
București

Domnule Vice-Președinte,

Vă rog să primiți Dvs. personal și să transmiteți domnilor membri ai comitetului ce prezidați, viile mele mulțumiri pentru cinstea ce mi-au făcut, proclamându-mă membru de onoare al Ligei Navale Române. Vă rog să fiți încredințați, că apreciez frumoasa activitate românească a Ligei Navale și că această activitate pentru realizări patriotice va avea întreg sprijinul meu.

Primiți, vă rog, Domnule Vice Președinte, asigurarea distinsei mele considerațiuni.

(ss) GENERAL ANTONESCU

Conferințele Ligii Navale

Ciclul conferințelor de propagandă și inițiere a fost deschis de d. Contr'amiral *Negru C.* în ziua de 2 Februarie, în sala Dalles, vorbind despre *„Când și cum s'au născut imperiile coloniale ale puterilor europene"*.

Conferința a fost precedată de un cuvânt introductiv al d-lui amiral adjutant *N. Păiș*, vice-președintele Ligii Navale.

D. amiral C. Negru a făcut o interesantă expunere a evoluției puterilor maritime în trecut și a principalelor etape ale cuceririlor în acest domeniu.

Conferențiarul a arătat apoi cum s'au născut imperiile coloniale portughez, spaniol, englez, francez, danez, german, italian și belgian și politica colonială dusă de fiecare din aceste state, pentru desvoltarea și menținerea posesiunilor lor.

Dacă toate țările colonizatoare, a încheiat conferențiarul, ar fi muncit ca să tragă din vastele regiuni descoperite tot ce ele puteau să dea, mizeria populațiunilor europene s'ar fi spulberat ca un vis urât. Dar popoarele Europei n'au văzut în aceste fericite descoperiri decât un pretext pentru noui războaie, din care cel actual nu e decât o verigă al cărei lanț se întinde încă în viitor și din al cărei rezultat va eși un statut care să împace țările Europei, statut cu totul nou și diferit de cel actual al coloniilor europene.

In concluzie, s'a arătat că țările maritime cari au dat atențiune marinei, și-au întins coloniile, — Franța lui Richeliu și Colbert, Spania, Olanda, Anglia, etc. De îndată ce s'a neglijat marina, tot ce se câștigase s'a pierdut: Franța a pierdut Canada, Luisiana, Indiile, etc.

A doua conferință a fost la 16 Februarie a domnului inginer *N. Iliescu-Brânceni*, care a vorbit despre *„Sportul nautic la noi"*.

D. Brânceni, care practică aceste sporturi de 25 ani și a colindat singur sau cu tovarăși toate colțurile frumoase ale apelor noastre și în special delta și marile lacuri din Dobrogea, a arătat în cuvinte și cu splendide fotografii și filme frumusețea și bogăția sporturilor de apă, precum și mijloacele technice pentru realizarea lor.

Innotul, bărcile cu rame, yolele și cutterele cu vele, șalupele pe apă, sania cu vele și patinajul cu velă, au defilat rând pe rând în fața auditorilor cari au putut astfel să-și dea seama mai bine ca oricând că există și la noi o mișcare sportivă serioasă și activă.

Suntem siguri că toți ascultătorii au fost uimiți de frumusețea priveliștilor și au hotărît să se înscrie printre iubitorii acestor minunate sporturi, cari aduc cu ele nu numai senzația efortului fizic, dar și adevărate satisfacții intelectuale.

Conferința a fost însoțită și urmată, de proiecțiuni și filme, din care publicul a putut constata începuturile îmbucurătoare ale sportului nautic la noi.

A treia a fost la 23 Februarie a d-lui *Comandor A. Negulescu*, care a prezintat două excelente filme: „tainele submarinului" și „la posturile de luptă", arătând mai înainte pentru ce se duce războiul naval și cu ce mijloace.

In fața unui extrem de numeros auditoriu, sala devenind neîncăpătoare, conferențiarul a vorbit sub-

stanțial despre navele de suprafață, cele submarine și aeronave, lăsând excelentele filme puse la dispoziție de Federația Aeronautică Română, să completeze.

Tot în cadrul conferințelor Ligei, d. Amiral C. *Negru* a vorbit la filiala din Calafat și la cea din Brașov despre „Vitejia marinarilor noștri", iar d. C-dor A. Negulescu a desvoltat la Brașov, conferința *„La răscruce"*.

La reprezentațiile cinematografice dela școalele secundare din Capitală, d. Comandor Negulescu Aurel a arătat elevilor și elevelor rostul și scopul Ligei Navale:

Alte două conferințe vor urma la:

La 16 Martie, d. Avocat *I. Gr. Perieteanu*, apreciatul poet, care va vorbi despre „Gabriele d'Annunzio, cântărețul mărilor italice".

La 30 Martie, când va vorbi d. General *N. Schina* despre „marile lupte navale".

CONFERINȚA CU CARACTER MARINĂRESC.

In cadrul asociației Scriitorilor Militari români, d. *Comandor A. Negulescu* a desvoltat o conferință „la răscruce", cu subiect marinăresc: înrâurirea strâmtorilor asupra trecutului nostru.

Pentru ca expunerea să fie cât mai atrăgătoare, conferențiarul a împărțit subiectul în acte și scene cinematografice, servindu-se de o uriașe carte în care se înfățișa ochilor diferitele scene din dramele neamului.

In actul I (1684—1699), vedem răpirea Transilvaniei; în al II-lea (1711—1712), pacostea fanariotă; în al III-lea (1714—1718), ocuparea Banatului și Olteniei; în al IV-lea (1733—1739) pierderea Banatului; în al V-lea (1788—1874) pierderea Bucovinei; în al VI-lea (1787—1791) pierdem Oltenia; în al VII-lea (1806—1812) pierderea Basarabiei; în al VIII-lea și al IX-lea (1827—1840) ocuparea și protectoratul rusesc; în al X-lea (1853—1816) recâștigarea sudului Basarabiei; în al XI-lea (1877—1879) pierderea sudului Basarabiei; în al XII-lea (1914—1918) cu întregirea neamului.

Fiecare act era terminat cu un refren. Redăm pe cel final:

Pentru strâmtori ca obiectiv s'au bătut toate popoarele Europei: austriaci, englezi, francezi, ruși, germani, italieni, suedezi, egipteni, când contra turcilor, când alături de ei, după și pentru interesele lor.

Dar n'a fost război care să nu fi început cu ocuparea țărilor noastre și să nu se fi încheiat cu sfâșieri din trupul Daco-României.

Ceeace însă ne-a întărit să înfruntăm atâtea valuri cari ne-au copleșit, dar nu ne-au strivit, a fost credința în Dumnezeu, încrederea în Voevozi, vitejia strămoșească și iubirea frățească.

Conferențiarul a încheiat printr'un călduros îndemn la unirea tuturor românilor în jurul tânărului nostru Rege cu nume atât de simbolic, și cu lozinca: *„Totul pentru Neam, Țară și Rege"*.

In memoria soților Urseanu

In epoca noastră materialistă, când cele mai civilizate popoare ale lumii își risipesc puterile în lupte pentru asigurarea bunei stări și a existenței zilnice, silințele desinteresate pentru realizarea scopurilor pur culturale, au devenit un fenomen atât de rar al vieții sociale, încât suntem datori să ne înclinăm în fața lor cu cea mai mare admirație.

Acum 8 ani, distinsul Amiral Urseanu și soția sa, decedată acum câteva zile, au donat Municipiului Capitalei, un frumos imobil cu patru caturi, situat în mijlocul unei frumoase curți cu grădină, într'unul din cele mai frumoase cartiere ale orașului: B-dul Lascăr Catargi. Deasupra imobilului se înalță un turn cu cupolă astronomică în care se găsește instalată o excelentă lunetă cu obiectiv de 15 centimetri în diametru. Acest instrument prevăzut cu diferite dispozitive indispensabile pentru observarea științifică a corpurilor cerești, a fost procurat dela una din cele mai renumite case de optică din lume: firma Zeiss din Jena.

Făcând această liberalitate, soții Urseanu au precizat în actul de donație scopurile pentru care înțelegeau să fie afectat imobilul dăruit Municipiului. In cele două etaje cu încăperi înalte și ferestre mari, avea să se înființeze o pinacotecă municipală, iar în etajul de sus trebuea organizat un observator astronomic, în care să se efectueze lucrări științifice și să se demonstreze amatorilor frumusețile cerești.

Gest de înaltă frumusețe în slujba unui țel binecuvântat.

După predarea imobilului în patrimoniul Municipiului, dorința familiei Urseanu de a instala acolo pinacoteca a fost curând realizată. Grație acestui așezământ publicul bucureștean are de câțiva ani încoace un nou locaș, în care poate admira operele pictorilor și sculptorilor români cât și tablouri de ale pictorilor străini, provenite în majoritatea lor din donațiuni.

Nu tot astfel stăteau până de curând lucrurile cu observatorul astronomic, în care dela înființarea lui numai astronomul Rosetti Bălănescu făcuse o serie de observațiuni, foarte reușite, în majoritate ale stelelor variabile. Apelurile repetate adresate de văduva amiralului Urseanu foștilor Conducători ai Municipiului, în vederea funcționării continue a observatorului, au rămas ani de zile fără rezultat concret.

Lucrurile și-au schimbat înfățișarea abia acum câteva săptămâni, grație inițiativei luate în această chestiune de luminatul director al unuia din cele mai însemnate institute științifice ale țării, care după o întrerupere silită a fructuoasei sale activități, a fost de curând rechemat în fruntea zisei instituțiuni. Inițiativa acestui savant a fost călduros susținută de Academia Română. In urma demersurilor făcute Conducătorul Statului Român a aprobat proectul ce i s'a supus în vederea punerii în funcțiune a observatorului în chestiune.

Implinirea acestei îndrumări a fost încredințată actualelor organe de conducere ale Municipiului care sesizând și apreciind pe deplin gestul Generalului Antonescu, a dispus imediat ca Observatorul, înființat cu atâtea jerfe materiale de nobila familie Urseanu să-și înceapă în sfârșit activitatea lui de luminare, în slujba celei mai înalte dintre științe și spre folosul țării noastre.

Adăugăm că înființarea unui nou observator astronomic în România este cu atât mai de dorit în acest moment, cu cât de curând alt observator, situat într'o regiune depărtată a țării noastre a fost silit de împrejurări să-și întrerupă sau poate să-și înceteze cu totul activitatea.

NICOLAE DONICI
Membru Onorar al Academiei Române

† Amiral N. Negrescu

S'a stins o figură a marinei noastre, care a excelat mai ales prin două calităţi : bunătatea inimei şi modestia, — în afară de celelalte. Plecat din marină mâhnit, s'a izolat ca un pustnic.

Liga Navală aflând abia după înmormântare acest trist eveniment, nu a putut să-şi manifesteze admiraţia pentru cel plecat, de cât printr'o elogiere în plenul comitetului. La cele ce un camarad şi prieten a rostit în faţa sicriului, mai adăogăm câteva date asupra carierii sale glorioase :

Născut la 1864 în Bucureşti, în 1882 e admis să urmeze şcoala navală dela Brest, pe care o termină cu brio în 1884. Ia pe rând gradul de locotenent în 1887, Căpitan în 1892, Lt.-Comandor în 1898, Căp. Comandor în 1907, Comandor în 1913 şi C'amiral în 1916, când era deja comandantul escadrei de Dunăre şi mai apoi al flotei româno- ruse.

† Amiral N. Negrescu

Faptele de glorie ale escadrei au fost încununate cu decorarea atât a unităţilor şi foştilor comandanţi, cât şi a celui care, cu o cerbicie demnă de admiraţie, cu toate lipsurile, a arătat ce poate românul.

Ne oprim, spre a da cuvânt d-lui Amiral Negru C. care a spus următoarele :

Ducem, azi, la locul de veci, pe unul dintre cei mai valoroşi ofiţeri ai marinei noastre militare, valoros prin cultura generală şi marinărească şi prin activitatea militară în îndeplinirea marei misiuni pe care amiralul Negrescu a avut-o în războiul trecut. Cunosc activitatea marinei noastre în războiul de Independenţă din 1877, în campania din 1913, şi din marele război din 1916-1918 şi pot să afirm, fără teamă de a fi desminţit, că tânăra noastră marină niciodată nu şi-a arătat valoarea echipajelor şi a comandantului lor ca în războiul trecut, în care amiralul Negrescu a avut sub comanda lui şi spre mândria noastră, ca şef suprem, flotele întrunite ruso-române. Când timpul se va aşterne peste egoismele care stăpânesc şi micşorează firea omenească, în şirul vieţii, istoria justă şi nepărtinitoare va înscrie, dacă nu a înscris, încă, o pagină glorioasă despre activitatea neegalată pe care amiralul Negrescu, distins elev al şcoalei navale dela Brest, a avut-o în evenimentele tragice prin care a trecut armata ţării în luptele dela Turtucaia, în 1916.

Istoricul marinei noastre până la războiul cel mare nu cunoaşte un comandant, pe umerii căruia să fi apăsat o mai mare răspundere şi care să fi simţit greutatea însărcinării date mai apăsătoare, ca pe umerii amiralului Negrescu : viaţa marinarilor de sub ordinele lui în război, de care el trebuia să dea seama patriei şi familiilor luptătorilor marinari ; siguranţa vaselor de sub comanda lui, în luptă cu un inamic mult mai puternic armat, vase care formează o părticică a forţei publice şi o parte de preţ a puterii militare ; onoarea pavilionului care e simbolul puterii, al măririi, al gloriei şi al cinstei naţiunii întregi, i-au fost încredinţate lui pe Dunăre, şi n'a desminţit încrederea pe care marele Rege Ferdinand a pus-o în el, trimiţându-i, chiar pe frontul de luptă, pe amiralul Gracoski, aghiotant regal, să-i aducă mulţumiri pentru purtarea exemplară a flotei şi a comandantului ei, amiral Negrescu. De aceea, îndurerată familie şi întristată asistenţă, bucuria lui de a fi fost cel dintâi ofiţer român de marină comandant al unei flote în război, a fost deseori turburată de îngrijorări şi greutăţi mari, la care adăogându-se şi marile decepţii pe care le-a avut spre sfârşitul carierii sale active, şi pe care le-a arătat până la evidenţă în documentatele lui lucrări tipărite. Toate acestea au contribuit la slăbirea sănătăţii lui, în cei din urmă ani ai vieţii, aducându-l azi, după ani de zile de suferinţe morale şi fizice, aci, în faţa noastră, pentru supremul adio. La toate greutăţile însărcinărilor sale, amiralul Negrescu a făcut faţă, le-a dominat, şi acestea au cerut : minte, destoinicie, inteligenţă, judecată, reflecţie şi sănătate de fier ; însuşiri pe care amiralul Negrescu le-a avut cu prisosinţă şi le-a dăruit ţării în examenul suprem pe care l-a trecut, în războiul de întregire al neamului.

Ceeace auziţi, aci, despre amiralul Negrescu, nu este un panegiric de ocazie, o laudă searbădă, cum se obişnueşte adesea să se aducă în asemenea ocaziuni triste : ci este o caracterizare subestimată, pe care însă timpul şi istoriograful marinei o vor înregistra după ce noi, cei în viaţă azi, şi pe care consideraţiuni de convenienţă socială ne înfrânează în a spune tot adevărul adevărat. După ce noi vom dispare, rămâne ca adevărul despre activitatea şi personalitatea aleasă a amiralului Negrescu, ,să fie arătate de aceia care nu l-au cunoscut decât prin ceea ce el a săvârşit în viaţă, cu toate patimile şi piedicile ce întâmpină mai totdeauna aceia, pe care valoarea lor îi înalţă deasupra celorlalţi în cercul lor de activitate.

Durerea voastră, a familiei, e mare, dar tot atât de mare să vă fie şi mângâerea, că urmaşii noştri, în marină vor recunoaşte, vor trebui să recunoască, ce pagină frumoasă a înscris amiralul Negrescu în trecutul marinăresc al ţării ; şi că din ţărâna lui va naşte, cu timpul, ca din pasărea Pfenix, simbol al virtuţii şi al inteligenţei, o concepţie mai sănătoasă în marină despre adevăratele valori, pe care nu le preţuim decât după moarte.

Fie-i ţărâna uşoară şi aducerea aminte despre el cât mai cuprinzătoare !

Festival pentru ostaşii noştri

Opera Română, apreciind activitatea Ligii Navale, cedează în fiecare an una din seri pentru Ligă. In anii trecuţi beneficiul rezultat a fost vărsat fondurilor pentru nava-şcoală „Mircea" şi pentru monumentul eroilor marinari.

Anul acesta beneficiul va fi adăogat la suma pe care toţi bunii români s'au grăbit să o verse pentru a se veni în ajutorul familiilor ostaşilor căzuţi la datorie.

In acest scop Liga Navală a lansat următorul apel:

Ostaşul român a dat totdeauna dovadă că a păstrat înaltele virtuţi de disciplină şi jertfă de sine moştenite dela strămoşii săi.

După cum plini de avânt, alături cu părinţii şi fraţii morali, ofiţerii, ne-au dat Independenţa şi Intregirea Neamului, tot astfel, cu inima sângerândă, şi-a făcut datoria în 1907 şi în ultimele încercări de turburare a ordinei interne.

Credincios, în orice împrejurare, el şi-a ţinut jurământul făcut pe sfânta cruce de a apăra Ţara contra duşmanului „dinafară şi dinăuntru".

Liga Navală Română, sub a cărei flamură s'au adunat toţi marinarii şi cei ce iubesc marea, adânc recunoscătoare camarazilor cu cari cot la cot au suferit, au sângerat şi au murit în vâltoarele trecute ale neamului, a hotărât să contribue la ajutorarea familiilor celor căzuţi la datorie, printr'un festival de gală la Opera Română în ziua de Vineri 4 Aprilie când se va cânta „Vasul Fantomă".

Liga face un călduros apel la dragostea pe care ori ce adevărat român o are pentru oştirea ţării şi vă roagă a-i da cel mai larg concurs pentru ca festivalul să aibă succesul moral şi material la înălţimea sentimentelor Dvs. şi a organizatorilor.

Vice Preşedinte L.N.R.
C. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

Secretar General L.N.R.
C-dor A. NEGULESCU

Infiinţarea unei şcoli de piscicultură în Dobrogea

Cu câţiva ani în urmă, au luat fiinţă în oraşele Giurgiu şi Constanţa două şcoli de pescari.

Iniţiativa a aparţinut direcţiei comerciale a pescăriilor. Infiinţarea celor două şcoli a avut ca scop pregătirea agenţilor de pescărie, adică personalul inferior de specialitate pentru Dunăre, bălţi cum şi formarea viitorilor pescari pentru exploatarea pescuitului maritim.

Cum rezultatele de până acum n'au fost destul de mulţumitoare, direcţiunea comercială a pescăriilor, în urma unor propuneri făcute de prefectura judeţului Tulcea, intenţionează să înfiinţeze o nouă şcoală de pescari, ai cărei elevi să fie recrutaţi numai din fii de plugari.

Această nouă şcoală urmează să fie pendinte de ministerul educaţiei naţionale, în schimb să fie subvenţionată de direcţia pescăriilor.

UNDE VA FUNCŢIONA NOUA ŞCOALĂ

In vederea alegerii localului pentru noua şcoală de pescari, prefectura de Tulcea a pus la dispoziţia direcţiei pescăriilor, monumentala clădire din com. Zebil-Tulcea, în imediata apropiere a lacului Babadag.

Iniţiativa luată de d. Buşniţă, directorul pescăriilor, în urma propunerilor făcute de prefectura Tulcea, pentru ca noua şcoală de piscicultură să funcţioneze în localul şcoalei de gospodărie agricolă din com. Zebil, e mai mult decât fericită, făcându-se pe această cale şi valorificarea unor investiţii realizate din banul public.

Din această şcoală, urmează să iasă cât mai mulţi pescari pregătiţi special pentru exploatarea deltei, cu un curs redus în sezonul de iarnă, iar vara, practică cât mai multă. Şi-anume practica cu instrumentele şi plăşi puse la dispoziţie de direcţia comercială a pescăriilor.

Un alt avantaj pentru care comuna Zebil e nimerită pentru şcoala de pescari, e acela că această comună este situată în apropiere de comune prin excelentă pescăreşti: Sarichioi, Enisala, Babadag, etc.

Dar nu numai atât. S'ar realiza astfel unul din vechile deziderate expuse de noi şi anume: românizarea pescuitului maritim.

TABLOU

de Ofiţerii din Marina Comercială ce au obţinut diferite brevete la examenul din sesiunea de toamnă a anului 1940.

Căpitani de Cursă Lungă: 1. Marinescu Alex.; 2. Drăguşin Romeo; 3. Drocan Ilie; 4. Philimon Aurel.

Căpitani Cabotaj: 1. Profir Eugen; 2. Mitrofan Niculae; 3. Zervo Vintilă; 4. Antonescu Teodor.

Ofiţeri de Bord cl. I: 1. Patrichi Emanuel; 2. Eustaţiu Mihai; 3. Popescu Cezar; 4. Popescu Ioan; 5. Angelescu Ioan.

Ofiţeri de Bord cl. II: 1. Urechianu D-tru; 2. Papazian Eduard; 3. Iacobescu Marius; 4. Stănescu Titus; 5. Savin Antohi; 6. Bardaş Gh.; 7. Olănescu Vintilă.

Ofiţeri Provizoriu: 1. Dumitriu Mircea; 2. Dudu Vasile; 3. Stiubei Alex.; 4. Iosef Durr; 5. Tântaru Cristea; 6. Dan Gheorghe; 7. Odobos C-tin; 8. Stoica D-tru; 9. Mocanu C-tin; 10. Georgescu Gh.; 11. Niculescu Marin; 12. Ghiţă Costache; 13. Atanase Popescu; 14. Lazăr Aurel; 15. Niculescu Teodor; 16. Cristescu Rene; 17. Tepeneanu Teodor.

Piloţi de Mare: 1. Visarion Vasile; 2. Iancu Gheorghe; 3. Leca Gheorghe; 4. Leheş Zaharia.

Mecanici Principali: 1. Bulete Eduard; 2. Frunză Constantin; 3. Antonescu Florian; 4. Negoiţă Gheorghe.

Mecanici Auxiliari: 1. Chiuaru Niculae; 2. Pârvu Petre; 3. Sava Alexandru; 4. Enăchescu Ioan; 5. Şerbănescu Niculae.

Sub Mecanici: 1. Sedelic Carol; 2. Ionescu Dumitru; 3. Mirică Ioan; 4. Moraru Mircea 5. Mihăilescu Petre; 6. Reveneală Constantin; 7. Mande Gheorghe; 8. Radu Virgil; 9. Horşei Petre; 10. Ionescu Gheorghe; 11. Movianu Ioan; 12. Berbecaru Ioan Stoica Ioan.

Radio T. F. F. cl. I: 1. Dogaru Niculae; 2. Dumitrescu Ştefan; 3. Spânu Eugen; 4. Dumitrescu Eugen; 5. Ionescu Iulius.

Radio T. F. F. cl. II: 1. Ionescu Alexandru; 2. Joviţu Dimitrie; 3. Anghel Constantin; 4. Lazariu Corneliu; 5. Filip Vasile; 6. Negru Anton; 7. Antipov Ionel; 8. Sacalov Vasile.

COMITETUL DE DIRECŢIE

(şedinţa din 11 Ianuarie)

1. In vederea ţinerii şedinţei comitetului central al L. N. R., care va fi în ziua de 12 Ianuarie 1941, s'a alcătuit ordinea de zi.

2. Se dă citire articolelor din statutul Ligii, cari urmează a fi modificate şi supuse aprobării comitetului central.

3. Se ratifică aprobarea efectuată pentru numirea d-lui căpitan comandor Gh. Coandă în calitate de inspector al filialelor din ţară, cu un salariu lunar de 12.000 lei, cu începere dela 1 Noembrie 1940, plătit de M. A. N., prin S. S. M.

4. Aprobăm cu începere dela 9 Ianuarie 1941, numirea în serviciul de curier al centralei L. N. R. a tânărului Pantazi Ştefan, cu plata de 70 lei pe zi de serviciu efectiv, până la acordarea unui curier militar, de către comandamentul marinei Regale.

5. Celelalte chestiuni vor fi prezentate comitetului central al Ligii, în ziua de 12 Ianuarie 1941.

6. Se aprobă oferta tipografiei „Marvan", privitoare la tipărirea revistelor „Marea Noastră" şi „Marea Noastră pentru tineret".

COMITETUL CENTRAL
(şedinţa dela 12 Ianuarie 1941)

Şedinţa a fost prezidată de d. amiral Păiş, vice-preşedintele L. N. R.

După urarea pentru noul an, făcută membrilor comitetului de către d. amiral Păiş, se trece la ordinea de zi.

Telegrame. — D. comandor A. Negulescu citeşte felicitările expediate de Liga Navală Română către M. S. Regele Mihai I, d-l general I. Antonescu, conducătorul Statului şi preşedinte al consiliului de miniştri şi răspunsurile primite:

Moartea amiralului Negrescu. — D. comandor Negulescu anunţă că amiralul Negrescu, fost comandant al forţelor româno-ruse în timpul războiului de întregire, a murit de curând. Pentru viaţa şi eroismul său marina îi va păstra recunoştinţă şi veşnică amintire. După propunerea d-lui amiral N. Păiş, se păstrează un minut de reculegere.

Preşedinţia de onoare a M. S. Regelui. — D. amiral Păiş, luând cuvântul, arată că, prin înalt ordin Nr. 2343/1940, M. S. Regele Mihai I a binevoit să accepte preşedinţia de onoare a Ligii Navale Române.

Modificarea statutului L. N. R. — D. amiral Păiş anunţă că statutul urmează a fi revăzut şi modificat. In şedinţa de astăzi se supun, membrilor, modificările elaborate de comitetul de direcţie, pentru a corespunde cu situaţia actuală de fapt.

D. amiral Păiş citeşte articolele cari trebuesc modificate şi anume: art. 1, 2, 7, 9, 11, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 40, 41, 42, 43, 55, 60, 63, 72, 84, 86.

Iau parte la discuţiune foarte mulţi membri; apoi toate propunerile prezentate sunt aprobate de întregul comitet.

Adunarea extraordinară. — D. amiral Păiş propune şi comitetul aprobă, ziua de 9 Februarie 1941, pentru adunarea generală extraordinară.

Membrii de onoare. — D. amiral Păiş propune pe d-l general Antonescu, Conducătorul Statului şi Preşedinte al consiliului de miniştri, ca membru de onoare al Ligii Navale Române. Membrii aprobă această propunere în unanimitate şi cu aclamaţii.

Membrii în comitetul central. — In locurile vacante sunt propuşi ca noui membri în comitetul central al Ligii d-nii: c. amiral Negru, dr. Claudian şi Catina, pe cari comitetul îi aprobă.

Comunicări. — D. comandor Negulescu comunică următoarele:

a) S'au tipărit 6000 ex. calendare pe 1941, fiind toate exemplarele vândute.

b) In viitor, revista „Marea noastră pentru tineret" va fi tipărită lunar; iar „Marea Noastră" va apare la 2 sau 3 luni, după disponibilităţi.

c) Pentru conferinţele din acest an ale Ligii, s'au înscris patru persoane şi anume:

D. c. amiral C. Negru: *Când şi cum s'au născut imperiile coloniale.*

D. I. Gr. Perieţeanu: *D'Annunzzio, poetul apelor italice.*

D. general M. Schina: *Marile bătălii navale.*

D. inginer Iliescu-Brânceni: *Sporturile nautice.*

Conferinţele se vor ţine din două în două săptămâni, în sala Dalles, în zilele de Dumnică 2 şi 16 Februarie şi 2, 16 şi 30 Martie, 1941, orele 11 dim.

d) Se prezintă demisia d-lui comandor Emil Oprişanu, din comitetul central al Ligii, care se aprobă.

Incadrarea Ligii în comandamentul luptătorilor. — D. amiral N. Păiş propune şi membrii comitetului aprobă ca Liga Navală Română să adere şi să se încadreze în comandamentul naţional al luptătorilor.

Imputernicirea vice-preşedintelui L. N. R. — D. comandor Negulescu citeşte referatul următor: „Având în vedere că statatul L. N. R., modificat la adunarea generală extraordinară dela 19 Mai 1940, nu poate să ia forma legală, rămâne în vigoare statutul L. N. R. din anul 1933.

Aşa fiind, d. amiral Nicolae Păiş, vice-preşedintele ales al Ligii, de către comitetul central L. N. R. în şedinţa dela 7 Februarie anul 1940 (proces-verbal nr. 56), conform art. 27 şi 35 din statutul în vigoare, va conduce, mai departe, activitatea Ligii Navale Române, până la intrarea în vigoare a statutului propus pentru modificare în şedinţa de astăzi, 12 Ianuarie 1941, a comitetului central L. N. R.".

Membrii comitetului aprobă acest referat.

ADUNAREA GENERALĂ EXTRAORDINARĂ
ţinută în sala Cercului militar la 9 Februarie 1941

Adunarea a fost prezidată de d-l contr'amiral Adjutant N. Păiş, vice-preşedintele L. N. R., asistat de d-l c-dor A. Negulescu, secretarul general al L. N. R.

D-l contr'amiral Păiş deschide şedinţa şi citeşte adresa Casei Regale, nr. 2343 din 11 Decembrie 1940, prin care se face cunoscut că M. S. Regele MIHAI I a binevoit a primi să fie Preşedinte de Onoare al Ligii Navale Române. Adunarea aclamă în picioare.

D-l amiral Păiş propune să arătăm întreaga noastră dragoste şi devotament Suveranului, cu următoarea telegramă:

M. S. REGELUI MIHAI I

Membrii Ligii Navale Române, întruniţi în adunarea generală extraordinară, roagă pe Majestatea Voastră, Augustul Preşedinte de Onoare al Ligii, să binevoiască a primi din nou, prin mine, asigurarea adâncului lor devotament, până la sacrificiu ca marinari şi ostaşi.

Să trăiţi Majestate!

Să trăiască Majestatea Sa Regina Mamă Elena!

Vice Preşedinte L. N. R.,
Amiral Adjutant N. PĂIŞ

Se ratifică cu aclamaţii, proclamarea ca membru de onoare al Ligii Navale Române a d-lui G-ral Ion ANTONESCU, Conducătorul Statului şi Preşedinte al Consiliului de Miniştri, în urma propunerii comitetului central, pentru serviciile aduse ţării şi sprijinul acordat totdeauna Ligii Navale Române.

Cu această ocazie, d-l Amiral Adjutant Păiş propune să trimitem următoarea telegramă:

D-lui General ION ANTONESCU
Conducătorul Statului şi Preşedinte al Consiliului de Miniştri

Membrii Ligii Navale Române, întruniţi în adunarea generală extraordinară, ratificând hotărîrea comitetului central şi aclamân-

du-vă membru de onoare, vă asigură, prin mine, că vă puteţi oricând bizui pe ei, pentru înflorirea marinei şi întărirea Patriei, al cărei conducător şi salvator sunteţi.

Trăiască România!

Trăiască Majestatea Sa Regele şi Majestatea Sa Regina mamă Elena!

Să trăiţi Domnule General!

Vice Preşedinte L. N. R.,
Contr'amiral Adj. N. PĂIŞ

D-l amiral adjutant Păiş aduce la cunoştinţă că actul solemn de încadrare a L. N. R. în Comandamentul Luptătorilor, se amână pentru o dată care se va hotărî ulterior.

Modificările statutului L. N. R., aduse în adunarea generală din 19 Mai 1940 (pr. v. nr. 62), ne fiind operante, pentru situaţia de azi, comitetul central a hotărît modificările propuse.

D-l ing. Iliescu-Brânceni, propune ca să fie citite numai articolele propuse pentru modificare şi cele asupra cărora se vor ridica obiecţiuni.

D-l c-dor Negulescu dă citire textului noului statut, care este identic cu cel admis în şedinţa din 19 Mai 1940, cu modificările următoarelor articole: 1, 2, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 18, 20, 21, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 39, 40, 41, 42, 43, 55, 60, 63, 72, 83 şi 85.

D-l c. amiral Păiş roagă adunarea să formuleze propuneri sau obiecţiuni.

Neridicându-se nici-o obiecţiune, noul statut se pune la vot, care este admis de adunare în unanimitate, în forma în care este redactat şi citit în şedinţa adunării.

Adunarea generală extraordinară de azi 9 Februarie a. c., autorizâ pe d-l avocat Petrovici Florian, sau pe d-l avocat Asvadurov Calust, membri în comitetul central al L. N. R., să îndeplinească toate formalităţile legale, necesare la orice autorităţi, să autentifice actele sau orice modificări ale lor, declaraţiuni, etc., să le ridice dela orice instanţe judecătoreşti, să se prezinte pentru L. N. R. înaintea acestor instanţe judecătoreşti, sau administrative, de orice grad, eventual şi înaintea curţilor de apel şi Inaltei Curţi de Casaţie şi Justiţie, având dreptul, în caz de nevoe, să poată modifica şi statutul Ligii, până la completa şi definitiva îndeplinire a tuturor formalităţilor pentru aprobarea acestui statut, de către forurile competinte, conform legii asupra persoanelor juridice.

Fiecare din d-nii avocaţi, mai sus numiţi, poate să îndeplinească aceste formalităţi şi să reprezinte L. N. R. singur, având deplina putere.

*

Au participat din provincie d-nii: cd. locotenent-colonel Petrescu, comandor Georgescu Pompiliu, int. lt. col. C. V. Simionescu şi profesor Bucşenescu T. Din Capitală: d-l avocat Asvadurov, avocat V. Ardeleanu, Bucuţă Em., secretar general; v. amiral Bărbuneanu P., c-dor G. Coandă, Dr. Codrescu, insp. Alex. Daia, ing. Enescu, M. Enescu, comandor Fundăţeanu, G. Florescu, insp. g-ral N. Georgescu, ing. insp. g-ral I. Ghica, col. Giuşcă Gh., ing. Iliescu Brânceni, c-dor Ioan Tănase, c-dor Istrate C., Limbăşeanu, g-ral Manolescu, cap. Mircescu, amiral Negru C., col. Negulescu C., căp. Negulescu Z., g-ral dr. V. Panaitescu, avocat I. Gr. Perieţeanu, avocat Fl. Petrovici, c-dor V. Popescu, Corneliu N. Papadat, Saraviam, c-dor Steriopol, C. Ungureanu, ing. prof. I. Vardala.

EROARE DE TIPAR

Deşi suntem convinşi că cititorii noştri au îndreptat singuri eroarea de tipar din explicaţia ilustraţiei dela pag. 24, totuşi arătăm că în loc de „GAIŢELE", trebue citit „PEŞTII".

CRONICA SPORTIVĂ

Liga Navală şi Sportul Nautic

Liga Navală, în urmărirea programului său de lucru, prin colaborări şi legături de colaborare cu diferite asociaţiuni şi organe din ţară, a îndreptat o adresă (nr. 1973/1940) către conducătorul sportului românesc, d. Manole Stroici, făcându-i cunoscute următoarele:

Pentru încurajarea promovării şi răspândirii sportului nautic (art. 4 al. e din statul vechi şi art. 6 al. *b* din statutul nou), Liga publică în cele două reviste, ce-i aparţin, articole pentru sportul nautic şi înnot; trimite, gratuit, aceste reviste şi diverse broşuri, regionalelor; acordă premii, cupe, diplome, fanioane, etc., la competiţiunile de înnot, canotaj sau vele; organizează concursuri nautice şi de înnot la „Ziua Apelor" şi „Ziua Marinei"; stăruie pentru introducerea înnotului, în mod obligatoriu, în toate şcolile din ţară; iar, pentru viitor, Liga roagă conducerea sportului să dispună comunicarea competiţiunilor, ce vor fi, cu caracter nautic, oferindu-le premii, diplome, fanioane, etc.; a da importanţa cuvenită problemei înnotului, stăruind pentru obligativitatea în şcoli.

Drept urmare a adresei noastre, citată mai sus, Liga Navală a primit două adrese (nr. 25 şi 31/1940) dela directoratul pentru înnot şi sporturi nautice, din conducerea sportului românesc, al căror text l-am trimes (în copie) filialelor L. N. R. din ţară, în cuprinsul următor:

Directoratul Innot şi Sporturi Nautice, păşind la refacerea sporturilor care intră în cadrul preocupărilor sale, doreşte o strânsă colaborare cu toate organele care urmăresc acelaş scop, în vederea coordonării tuturor eforturilor şi pentru a evita în viitor suprapuneri şi contratimpuri, în ceiace priveşte latura pur sportivă.

Apreciem strădaniile „Ligii Navale Regale Române" — admirabil organ pentru răspândirea şi încurajarea îndeletnicirilor marinăreşti — fiindu-ne cunoscut sprijinul acordat fostelor Federaţii de Sporturi Nautice şi Innot, mai ales celei din urmă, pentru a putea duce la un bun sfârşit iniţiativa introducerii înnotului în programele şcolare.

Astăzi depunem toate eforturile pentru a promova înnotul, difuzându-l în masse, sportul acesta, prin însuşirile sale este un factor de utilitate publică şi — a şti a înnota — o condiţiune esenţială ce se cere tuturor acelora care îmbrăţişează cariera marinărească, sau voiesc a practica sporturile nautice în general.

In viitor vom face cunoscut Ligii Navale Regale Române, toate competiţiunile sportive ce vor fi organizate, pentru a oferi„ ca întotdeauna, premii de încurajare.

Prin sport — „sub forma aceasta uşoară şi distractivă" — vom ajunge pe nesimţite, să dăm viaţă tuturor apelor noastre.

DIRECTOR, (ss) *Catina*
SECRETAR GENERAL, (ss) *H. Ionescu.*

In posesia adresei Nr. 1973/1940, Directoratul Innot şi Sporturi Nautice vă aduce călduroase mulţumiri, pentru sprijinul ce-l acordaţi acestor sporturi, abonând gratuit regionale noastre, la publicaţiunile „Ligii Navale Regale Române".

Aceste publicaţiuni, pe lângă că sunt de un real folos propagandistic, îmbogăţeşte biblioteca atât de săracă a sportivilor noştri, mai mult, vă rugăm să binevoiţi a ne rezerva un spaţiu în revista „MAREA NOASTRĂ", aducându-ne la cunoştinţă apariţia şi a celorlalte publicaţiuni ale Ligii, pentru a face legătura cu regionalele noastre şi a contribui cu scrieri cu caracter sportiv.

Directorul nostru, intenţionează să întreprindă o anchetă în toate oraşele ţării, cu privire la posibilităţile de a introduce înnotul şi, acolo unde va fi cu putinţă — sporturile nautice.

In acest scop ne adresăm Ligii, care, prin filialele sale, ne poate da un mare ajutor să ducem la bun sfârşit această iniţiativă. In afară de recomandările pe care Liga ar binevoi să le facă organelor sale regionale, v'am ruga să ne puneţi la dispoziţie adresele şi numele conducătorilor de filiale, pentru a lua contact direct, în vederea atingerii acestui scop.

DIRECTOR, (ss) *Catina.*
SECRETAR GENERAL (ss) *H. Ionescu.*

Şase proecte pentru ridicarea şi propagarea înnotului.

Obligativitatea înnotului în şcoli. — Şcoli de instruc.ori. — Cursuri teoretice.

In prezent, toate Directoratele sportive sunt preocupate de alcătuirea programului de lucru pentru viitor. Pretutindeni se elaborează proecte din cele mai realizabile, care sunt menite să asigure un viitor de aur sportului românesc.

Aceeaşi activitate intensă se observă şi la Directoratul sporturilor nautice, al cărui program cuprinde proecte în directă legătură cu bunul mers al „nauticilor".

Printre proectele de mai mare importanţă figurează următoarele:

1. Obligativitatea înnotului în şcolile primare.
2. Infiinţarea şcolilor de instructori.
3. Construiri de noui bazine.
4. Cursuri teoretice la iarnă.
5. Tipărirea unui curs de înnot.
6. Incurajarea elementelor tinere şi difuzarea înnotului în massele tinerilor, a elevilor.

Lotca decretată clasă naţională la categoria bărci cu rame.

Aflăm dela Directoratul Nautic, că îmbarcaţiunea noastră naţionala, lotca, va juca un rol important în manifestările nautice ce se vor ţine dealungul Dunării. Această barcă ce corespunde în întregime tuturor cerinţelor de navigaţie cu rame pe Dunăre, a fost decretată clasă naţională. Criteriile de clasificare sunt aceleaşi cu ale bărcilor libere, care sunt împărţite în clase după numărul vâslaşilor iar nu după dimensiuni. Vor fi deci, concursuri de lotci în doi vâslaşi, de patru, de şase şi de opt, independent de lungimea sau greutatea bărcii.

Ideea e cât se poate de bună şi va avea ca rezultat, pe lângă propagarea sporturilor nautice, o selecţie naturafă a diferitelor bărci şi o accentuată perfecţionare de construcţie.

Necesitatea introducerii înnotului în şcoli şi a construirii de bazine.

Ce s'a făcut în trecut se ştie: nimic, deoarece foştii conducători ai statului n'au înţeles, necesitatea celui mai complet sport pentru Naţiune şi cea mai sigură armă contra înnecului.

Fostei „Straja Ţării" i s'a înaintat un program ce nu diferă cu nimic de cel prezent. Nu a fost luat în consideraţie, dar s'a înfiinţat aşa zisele şcoli de înnot, unde unui instructor i se da peste 300 copii ca să-i înveţe înnotul. Ne-am întrebat ce putea face un singur om, oricât de capabil ar fi fost el, când avea în grija sa 300 de copii. Rezultatul s'a văzut din procentul de 10 la sută câţi au învăţat să înnoate. In schimb s'au cheltuit bani mulţi şi s'a făcut reclamă, conducătorilor,

Prin aceasta nu căutăm să jignim cu nimic fosta F. R. N. (Federaţia Română de Natatie) deoarece ea a fost legată de mâini şi de picioare.

Astăzi, avem conducători hotărîţi pentru redresarea ţării, deci şi a sportului.

Revenind la înnot se va alege terenul de lucru cel mai potrivit: *tineretul.*

Şcolile primare.

In şcolile primare înnotul trebue introdus obligatoriu.

La vârsta 8—12 ani înnotul se învaţă foarte uşor. deoarece copilul are simţul imitaţiei desvoltat, nu judecă ce se va întâmpla la primul contact cu apa şi are curaj. In plus, programul şcolar nu este încărcat.

In licee şi universităţi, înnotul să fie obligatoriu, cu singura deosebire că aici înnotători veniţi de pe băncile şcolii primare vor fi selecţionaţi la probele de predilecţie.

Construcţii de bazine şi amenajarea apelor naturale.

Ca să înoţi, trebue să ai unde. Puţinele bazine din Capitală şi din ţară nu sunt suficiente.

Trebuesc bazine—model cât mai multe în aer liber, deasemenea câte unul acoperit în fiecare oraş unde înnotătorii consacraţi să poată înnota şi în timpul iernii.

Pe marginea apelor naturale trebuesc bazine construite din lemn, după modelul celor din străinătate

Având această cerinţă de prim ordin: bazinele, se poate lucra cu succesul dorit.

Fyb
(Universul-Sport)

Femeile şi înnotul

In sport se întâmplă foarte des ca să existe un punct de atracţie spre care se îndreaptă atenţia generală. Astfel în momentul de faţă proba de 400 m. brasse este aceia, care preocupă în mod deosebit toate înnotătoarele lumii. Ar mai fi încă un record mondial, pe 200 m. brasse, dar acesta este atât de bun, (2:56) încât ameliorarea lui cere calităţi într'adevăr extraordinare şi din această cauză înnotătoarele au renunţat deocamdată la orice tentativă. In schimb, pe 400 m. brasse, sorţii de izbândă sunt cu mult mai mari.

Antecedentele luptei...

Recordul mondial de 400 m. brasse a aparţinut pe vremuri Germaniei. Intr'o zi însă s'a găsit o braziliană, care a cucerit acest titlu pentru America de Sud. Ea este germană de origină şi poartă şi un nume german. A urmat apoi o olandeză care a deţinut recordul, iar acum este din nou rândul Germaniei. Toate acestea s'au întâmplat în decursul ultimilor doui ani. Innotătoarea germană care deţinea acest record era Martha Genenger şi se părea că în 1936 ea va cuceri şi medalia de aur la jocurile olimpice, dar a apărut japoneza Machata şi a învins pe speranţa natatiei germane la Berlin. Această întâmplare ne aminteşte cazul lui Erich Rademacher, care acum zece ani conta drept cel mai bun specialist al probelor de brasse şi era socotit câştigător sigur la Olimpiada dela Amsterdam din 1928, dar a fost învins de japonezul Tsuruta. In orice caz, Martha Genenger cel puţin s'a reabilitat, pentrucă numai cu un an după înfrângerea suferită la Berlin, ea a stabilit la Copenhaga un nou record mondial pe 400 m. brasse cu timpul de 6:19,2. Actualmente

ea este soţie şi mamă, şi se îngrijeşte de educaţia tinerei generaţii a natatiei germane.

Apare Maria Lenk.

Innotătoarea care în 1939 a doborît recordul mondial al Marthei Genenger, se numeşte Maria Lenk şi este una şi aceiaşi cu braziliana despre care am pomenit mai sus. Ea a concurat şi în 1936 la Berlin, dar n'a putut obţine prea mare succes, pentrucă înnota în stil „fluture" (butterfly), care pe atunci se părea un stil dificil şi pentru înnotători. Dela 1938 au început să ne parvină din Brazilia ştiri din cele mai bune în ceiace priveşte comportarea Mariei Lenk, iar în anul 1939 ea a obţinut două noui recorduri mondiale: pe 200 m. brasse cu 2:56 (!) iar pe 400 m. brasse cu 6:15,1. Un lucru nu se ştie acuma: dacă acest record a fost obţinut mulţumită stilului fluture sau i se datoreşte exclusiv acestui stil.

Pericolul olandez.

A treia înnotătoare care a avut fericirea să cucerească titlul mondial pe 400 m. brasse, a fost olandeză Jopia Weinberg. Performanţa de 2:56 pe 200 m. a brazilianei cu nume german i-a fost şi ei prea bună, dar pe 400 m. brasse, cu 6:13,8 Jopie Waalberg a izbutit să înnoate un nou record mondial, recucerind astfel această cinste Olandei care prin Jenny Kastejn a mai deţinut recordul. Bucuria însă a fost de scurtă durată.

Recordul este din nou doborât de Anni Kapell...

Dela 15 Decembrie 1940 recordul mondial pe 400 m. brasse aparţine înnotătoarei germane Anni Kappell din München-Gladbach (Germania de Vest). Micuţa înnotătoare deţine acest record cu timpul de 6:13,2. Ea a devenit celebră încă din Mai 1940, când la München-Gladbach — care nu trebue confundat cu München, capitala Bavariei — a învins pe olandeza Waalberg, iar cu o zi mai târziu a confirmat valabilitatea acestei superiorităţi printr'o nouă victorie, înnotând un nou record german pe 200 brasse cu 2:59,9. Acesta însă a fost ameliorat de atunci de Helga Grauthoff şi actualmente este 2:58,3.

Vorbeşte noua deţinătoare a recordului.

Despre tentativa ei reuşită, Anni Kapell spune următoarele: „Trebuia să susţinem un match cu „Düsseldorf 98", dar atât dintre înnotătoarele clubului advers cât şi din ale noastre lipseau câteva, şi din această cauză întâlnirea a trebuit să fie amânată. Dar pentrucă eu proectasem o tentativă de record, am vrut să-mi verific forma în basinul de 25 de m. Ţineam să fac acest lucru cu atât mai mult cu cât erau prezenţi trei oficiali cu cronometre. Trebue să spun cinstit că în timpul cât înnotam, nu m'am gândit deloc că cursa va furniza un record mondial. Nu-mi propusesem niciodată să dobor recordul mondial deţinut de Jopie Waalberg. La sosire însă când am zărit bucuria întipărită pe feţele oficialilor, mi-am dat seama că s'a întâmplat ceva. Speranţele nu mi-au fost înşelate, întrucât înnotasem într'adevăr un nou record mondial cu 6:13,2. Sper ca la întrecerea campionatelor care va avea loc la Bochum în ziua de 12 Ianuarie să stabilesc un nou record mondial pe 440 yarzi brasse. (N. R. — Dorinţa Anniei Kapell s'a îndeplinit numai în parte, pentrucă ea s'a apropiat la două zecimi de secundă de recordul mondial pe 200 yarzi). Dacă voiu avea noroc, am să încerc poate ameliorarea recordului deţinut de Maria Lenk pe 200 m. brasse. Şi dacă aceasta nu-mi va reuşi mie, îi va reuşi desigur camaradei mele, deţinătoarei recordului german pe 200 m. brasse, Helga Grauthoff".

Ragnhild Hveger a stabilit şi al 38-lea record mondial.

Copenhaga. — Faimoasa înnotătoare, deţinătoare a multor recorduri mondiale, Ragnhild Hveger, a stabilit un nou record mondial, în cadrul unei reuniuni nautice desfăşurate în localitate! Şi anume, la 400 m. liber, Hveger a obţinut timpul de 5 min. 38 sec. 2/10, care constitue un nou record mondial, al 38-lea stabilit de această înnotătoare.

Calendarul internaţional de natatie al anului 1941

Data şi ordinea întâlnirilor de natatie din sezonul ce vine au fost alcătuite. Acest calendar internaţional are următorul aspect:

19—20 Iulie la Munchen: Germania — Ungaria.

10 August la Breslau: Germania — Italia — Danemarca — Ungaria (doamne).

14 August în Italia: Italia — Germania de Sud.

17 August la Nurenberg: Germania — Iugoslavia.

24 August în Italia: Germania — Italia (doamne).

29—31 August în Italia: Germania — Italia — Ungaria, turneu triunghiular de polo pe apă.

Un nou record german de natatie

In cadrul concursurilor de antrenament dela Bayreuth, înnotătoarea Lisl Weber a încercat să amelioreze propriul ei record, pe 200 m. Spate (2:52,9) obţinut la 17 Noembrie 1940 la Lipsca.

Tentativa a fost incununată de succes întrucât, Lisl Weber acoperind distanţa în 2:49,9, a ameliorat vechiul record cu 3 secunde.

Omologarea recordului nu va întâmpina nicio greutate, întrucât cursa a fost cronometrată de trei oficiali.

Campionul german de natatie Schroeder în turneu... de concerte.

Unul dintre cei mai buni sprinteri ai natatiei germane, *Ulli Schroeder*, n'a participat în acest sezon de iarnă la nicio reuniune de natatie, întrucât el se află într'un turneu de concerte. Trebue ştiut anume că Schröder nu este numai un excelent înnotător, dar şi un virtuoz al vioarei, căreia i se prevede un viitor strălucit pe acest tărâm.

Cele mai bune performanţe de înot ale anului trecut

Berlin. — Federaţia japoneză de natatie a publicat următoarea listă a celor mai bune performanţe din ultimul an:

100 m. liber: Otto Jaretz (St. U) 57.7 secunde.

200 m.: Otto Jaretz (St. U.), 2 min., 12,3 sec.

400 m. liber: Skigeuri Miy Amoto (J), 4 min., 47 sec.

1.500 m. liber: Kunio Tsuda (Jap.), 19 min., 31,6 sec.

100 m. spate: Adolf Kiefer (St. U.), 1 min. 04,6 sec.

200 m. brasse: Tetsu Ohamuro (Jap.), 2 m. 43,4 sec.

Continuând lista aminteşte şi performanţele germane:

100 m. liber: Werner Plath, 1 min., 00,6 sec.; Harry Hitzinger, 1 min., 00,2 sec.

200 m. liber: Werner Plath, 2 min., 16,2 sec.

400 m. liber: Werner Plath, 4 min., 54 sec. şi 4 min. 52,6 sec.

1.500 m.: Werner Plath, 19 min. 57,2 sec.

100 m. spate: Uli Schroeder, 1 min. 11,1 sec. şi 1 min. 09,9 sec.

200 m. brasse: Joachim Bale, 2 min., 43,6 sec. şi 2 min. 41 sec.

Știri din străinătate

BULGARIA

Guvernul Bulgar intenționează construcția de câteva porturi pe Dunăre și la Marea Neagră. Lucrările ar urma să înceapă la primăvară. Ministerul de comunicații va introduce un proiect de lege care prevede între altele un credit de 100 milioane Leva în acest scop.

(Schiffbau)

GERMANIA

Societatea DDSG, din Viena intenționa a supune adunării generale ordinare din 15 Ianuarie 1941 o moțiune pentru transformarea celor 50.000 acțiuni preferențiale nominale în acțiuni la purtător precum și pentru transformarea capitalului de 21,6 milioane șilingi în 1,44 milioane Reichsmark prin preschimbarea a câte 30 acțiuni de 200 șilingi fiecare în 4 acțiuni de 100 RM. fiecare. Concomitent se propune sporirea capitalului dela 1,44 milioane la 16,0 milioane Reichsmark prin emisiune de acțiuni noui la purtător.

Societate de navigație. La Viena s'a înființat „Societatea Continentală de navigație", al cărui scop este navigația fluvială cu vase proprii sau străine, construirea și repararea de vase și motoare, construirea și exploatarea de depozite de mărfuri și expedierea și depozitarea de mărfuri.

Capitalul Societății este 3,5 milioane mărci.

(Schiffbau)

ITALIA

Canal Milano-Adriatica. Guvernul italian a aprobat proectul canalului Milano-Cremona, care va lega direct capitala Lombardiei cu Adriatica.

Canalul va avea o lungime de 70 km. și va îngădui navigația vaselor până la 600 tone. Portul fluvial va fi situat la Rogoredo. Când va fi gata, acest port va fi la înălțimea celor mai însemnate porturi fluviale din Europa : în șase ani va avea o capacitate de două milioane de tone anual. Acest fapt este cu totul remarcabil dacă ținem seama că portul Bâle după Rin are o capacitate anuală de trei milioane și jumătate de tone. Pentru executarea canalului și a instalațiilor portului la Milano și la Cremona a fost prevăzut o investiție de 600.000.000 lirete.

Această uriașă lucrare, care s'a bucurat și se va bucura de tot sprijinul d-lui Franco Marinetti, căpetenia administrativă a Milanului, va constitui un element hotărîtor pentru a se putea ajunge la o soluție rapidă a problemei navigației fluviale dintre Veneția și Locarno. (Bit.).

(Schiffbau)

STATELE - UNITE

Noui cuirasate. „New York Times" anunță că ministrul marinei de război al Statelor Unite va primi în curând un nou cuirasat de 35.000 tone, vasul „North Carolina", care probabil va deveni vasul amiral al flotei Statelor Unite din Oceanul Pacific.

Viteza cuirasatului trece de 28 noduri. Experții navali afirmă că el este cel mai desăvârșit cuirasat din lume.

Ziarele subliniază că Statele Unite au în construcție actualmente alte cinci cuirasate de acest tip.

Oceanul în 60 zile. Americanul Henry Clarke a sosit la Miami într'o corabie de șase persoane, venind din Anglia.

Clarke a declarat că a cumpărat corabia cu pânze NOROIT de oarece s'a convins că numai astfel se poate înapoia din Anglia în Statele Unite spre a petrece Crăciunul împreună cu soția și copiii săi.

Noi construcții. Amiralul american Robinson a cerut comisiunii navale a Camerei Reprezentanților să aprobe un proect pentru construirea grabnică a 280 vapoare ușoare, în special submersibile, vase împotriva submarinelor, vase pentru așezarea minelor, vedete rapide și torpiloare.

El a mai cerut un credit de 300 milioane dolari pentru instalarea pe vapoarele americane a aparatelor necesare pentru protecția împotriva bombelor și torpiloarelor aeriene.

Flota americană se va îmbogăți în viitorii trei ani cu 151 de distrugătoare noui.

U. R. S. S.

Desvoltarea porturilor nordice ale Rusiei. După știri din Rusia se vor începe în curând lucrările de desvoltare a portului Arhangelsk. In primul rând urmează să se mărească instalația de încărcat cărbuni de pe insula Mosoiev. Deasemenea instalațiile de încărcare dela Bacarița, cheiul de exportațiune și portul roșu vor fi modernizate și mărite.

Mai departe se naște un port nou la sud de Chem, la gurile fluviului Vyg. Șase cheiuri pentru vase de pasageri, de marfă și tancuri au fost terminate până în prezent.

Navigația interioară în Rusia. In luna August șantierele din Rusia albă au livrat societății de navigație Dniepro-Dvina un număr de 12 șlepuri noui de 150 tone fiecare. Se zice că un număr și mai mare de șlepuri va fi gata de livrare în curând iar construcția a alte 60 vase a fost începută. Deasemenea aceste vase au capacitate de 150 tone fiecare și sunt destinate navigației depe canalul Dniepr-Bug, reconstruit de curând. Șantierul din Rybinsk are în construcție un număr mai mare de șlepuri de mare, pe când se vor construi pentru navigația de pe Canalul Moscova-Volga nouă șlepuri de lemn, două remorchere și patru vase propulzate cu gaz.

Parcul de navigație internă a U. R. S. S. va fi îmbogățit în afară de aceasta cu un număr mai mare de vase pentru societatea de navigație Vest. Urmează că flota acestei întreprinderi să fie sporită, cu 23 vase propulzate cu gaz, 60 remorchere și 20 tancuri. Deasemenea parcurile de vase pe fluviile Kena, Ienissei și Lena vor fi sporite, în deosebi cu vase de pasageri.

Mai departe se raportează că șantierele din Sudul Rusiei, la Cherson și la Saparoskije au primit comanda pentru un număr mai mare de vase fluviale destinate navigației pe canalul dela Marea Neagră, trecând prin Nipru și Bug la Marea Baltică. Primele vase ale acestei serii ar fi gata terminate.

(Schiffbau)

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari

REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere

RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

A. C. S. A. SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA
BUL. I. C. BRĂTIANU, N. 7 — TELEFON 3.21.81

SUKA-SILO-BAU

HEINRICH KLING

BUCUREŞTI • B-DUL ELISABETA No. 41, Etaj III

TELEFON 4.50.85

CONSTRUCȚII

SPECIALE:

SILOZURI CU AERISIREA CELULELOR

CLADIRI INDUSTRIALE

CONSTRUCTOAREA SILOZURILOR

P. C. A.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.

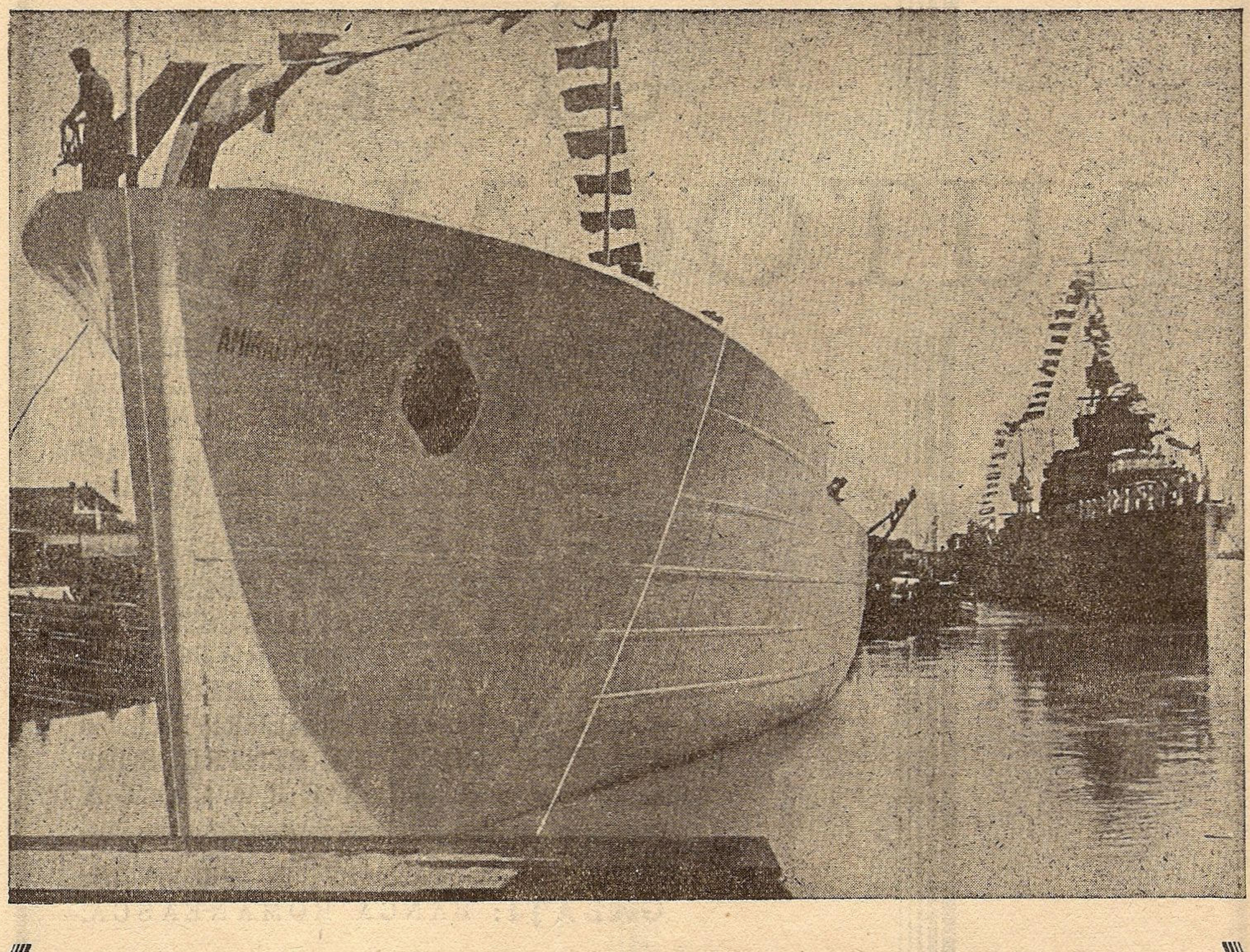
TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16

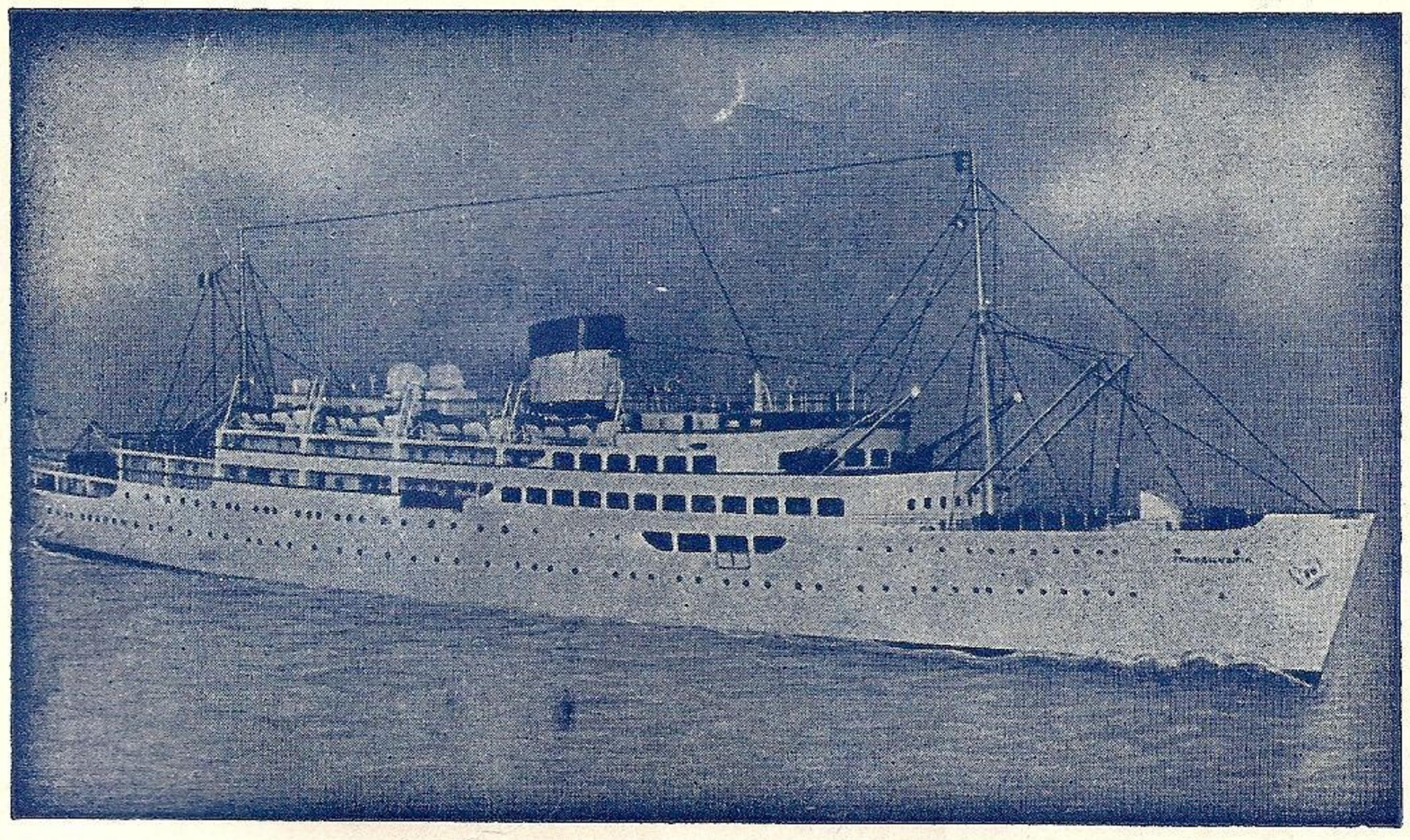


VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

TURCIA

cu vapoarele:

„DACIA"

ȘI

„REGELE CAROL"

cu următorul itinerariu:

CONSTANȚA	plecarea	Luni	ora 4	p. m.
ISTANBUL	sosirea	Marți	„ 9	dim.
„	plecarea	Joi	„ 15	p. m.
CONSTANȚA	sosirea	Vineri	„ 7.30	dim.

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

● ● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ● ●

Nu cumpărați un bronz oarecare.

Intrebuințați

Bronzurile CLARK

și fiți siguri de calitatea lor.

TURNATORIA DE METALE CLARK

stă la dispoziția Dvs. pentru alegerea aliajului de bronz corespunzător scopului și

Vă toarnă

BRONZURI DE CALITATE
BRONZURI IN EXECUȚIE IREPROȘABILĂ
BRONZURI DE CARE VEȚI FI MULȚUMIȚI

Adresați-vă deci:

TURNATORIA DE METALE CLARK S.A.R., PLOEȘTI

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. — BUCUREȘTI

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1941

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
BĂILE EFORIEI *B-dul Elisabeta 5,* baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei
BAIA MOŞILOR, *Str. Câmpul Moşilor 2,* tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, *Str. Căuzaşi 16,* tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L. N. R.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. **10% reducere.**
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" *(Str. Halelor 29),* 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSAL, *Brezoianu, 23-25,* librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51.* 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% membrilor L. N. R.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din *Pasagiul Român 26* (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA *Str. Cpt. Vasiescu Iosif* (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20% pentru membrii L. N. R. cari au vizate carnetele pe anul 1941.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 95 A,* 20% reducere din **onorariu obişnuit.**
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204,* Boli interne genito-urinare, **varice, hemoroizi, 50% reducere.**
Dr. I. ASCHKENASY, medic stomatolog, *Calea Moşilor 126,* reducere 25%, din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi **25% reţete medicale.**
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% **reţete 5% specialităţi.**
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%, reducere.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% **reducere.**
RADIO-VOX *Str. Regală, 11,* 10% reducere, aparate radio, **piese detaşate, laborator technic.**

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22,* Telef. 326/01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Încălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Selari No. 2.* 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", *Calea Griviţei 154,* încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFI

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *Str. Mântuleasa 31.* tel. 5.59.14 15% reducere.

FRIZERI

FIZERIA „CERCUL MILITAR", *Str. Sărindar 1,* acordă 30%

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", *Str. Regală Nr. 26,* oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din *Str. Regală No. 109,* oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din *Str. Regală Nr. 51,* oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str.. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei *„Dunărea",* oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din *Halele Centrale,* oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, *Bulevardul Cuza Nr. 199,* oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din *Str. Sf. Nicolae Nr. 42,* se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CAMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Prof. N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte, 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere de 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CONSTANȚA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol și Sucursala Str. Ștefan cel Mare:* reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porțelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10%la cărți românești și 5% la celelalte articole.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărți străine.

CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărțile românești și papetărie 20%,* la cărțile străine, romane 10%.

FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51:* la filme și plăci fotografice 10%; fotografii, developări și copii 20%.

„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie și vopselărie.

TIPOGRAFIA „DACIA", *str. L. Catargiu 7*: rabat 25% la imprimate.

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Str Piața Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.

RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", *str. Brăilei, 17:* 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii și cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie și accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Frații CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TARIFUL PUBLICITĂȚEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Escale — poezii — de I. Gr. Periețeanu . . . . „ 140
Influența Marinei Comerciale asupra Civilizației, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustațiu S. . . . . „ 10
Marea de Ciocârdel Radu . . . . . „ 50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu. „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele și conveațiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu nouile dispozițiuni cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu . „ 600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieteanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră și Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . „ 5
Faima, Taina și „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu . . . . . „ 5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . „ 10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Știubei . . . . „ 60
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez și Copaciu „ 100
Volumul legat . . . . . „ 120
Avion și submarin sau vase de suprafață? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Rostul marinei în viața națiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . . „ 5
Insigna L. N. R. . . . . „ 50
Regulile războiului și neutralității de Prof. Univ. N. Daşcovici 20
Marșul marinarilor de Căpit. Z. Negulescu . . . 5
Războiul pe Mare de Lt. C-dor Eug. Săvulescu și Căpit. I. Bănică . . . . . „ 120
Trofee pentru șapcă . . . . . „ 200
Dunărea și Marea Neagră, făuritoare și întregitoare de neam de c-dor N. Steriopol . . . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântărețul mărilor italice, de I. Gr. Perieteanu . . . . . „ 10
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziția membrilor. O pot cerceta și cunoscuții membrilor.

Apel către membri

Dragostea de țară și de mare, admirația pentru marinarii noștri, interesul pentru problemele neamului în legătură cu apele noastre, v'au hotărât să vă înrolați sub flamura Ligii Navale Române, de sub președenția de onoare a M. S. Regelui.

Pe lângă cotizația pe care o achitați regulat, primind în schimb revista, comitetul vă roagă a convinge și pe cunoscuții Dv. să se alinieze alături de Dvs.

E de ajuns a complecta, tăia și trimite adeziunea de mai jos fie la Centrală, Str. Spiru Haret 6, Loco II, sau la una din filiale. De numărul membrilor depinde viitorul Ligii Navale.

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: A. G. I. R., Antigaz, Buletinul Bursei Bucureşti, Buletinul demografic al României, Buletinul Dunării Maritime, Buletinul pompierilor, Buletinul pregătirii premilitare.

Gazete: Avântul, Gazeta Carpaţilor, Cerul Nostru, Condeiul, Focşanii, Marea, Gazeta Municipală, Progresul, Gazeta Transilvaniei, Ţara Nouă, Sentinela.

Reviste române şi streine: Revista aeronauticei şi marinei, Presa, Cele trei Crişuri, Corespondenţa economică, De Strajă, Fotografia, Gânduri dela Mare, Igiena Socială, Revista Industrială, Revista infanteriei, Jadranska Straza (L. N. Jugoslavia), Journal de la Marine Marchande, Luptătorii Voluntari ,Marina (L. N. Argentina), Morski Sgovor (L. N. Bulgaria), Muncă şi Voe Bună, Natura, Nautica (L. N. Italia), Nautike Epitheoresis (L. N. Grecia), Plaiuri Săcelene, Poşta Nouă, Răsăritul, Revue de la Ligue Maritime Belge, România (revista Oficiului Naţional de Turism), România Aeriană, România Eroică, Roumanie Nouvelle, Sănătatea, Străjerul, Sociologia Românească, Revista Societăţii filatelice române, Tinerimea Română, Le Yacht, De Zee, Revista cursurilor şi conferinţelor universitare. Sentinela.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMÂNIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiţi ţara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveţi admiraţie pentru marinarii noştrii ?

Inscrieţi-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea şi încurajarea ori cărei activităţi naţionale marinăreşti şi pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizaţiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcţionari inferiori, studenţi.

Fiecare membru primeşte **GRATUIT** revista „Marea Noastră" organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizaţie de 60 lei, fără a primi revista.

La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei, insigna 50 lei.

Cotizaţia anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plăteşte 5 lei carnetul şi 50 lei insigna.

Cei cari doresc a primi şi revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizaţie de 120 lei în loc de 24.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
2. Brașov	Consilier I. Diaconescu	La Insp. Preg. Prem.
3. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieței
4. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului
5. Călărași	Col. V. Nica	La căpitănia portului
6. Constanța	Comandor I. Georgescu	La Hotel Carol
7. Corabia (Romanați)	Lt. col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia
8. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei
9. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
10. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei
11. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
12. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
13. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
14. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
15. Vetrișoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
16. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
17. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
18. Iași	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
19. Piatra-Neamț	Lt. col. I. Teodorescu	La prefectura județului
20. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
21. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
22. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
23. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
24. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
25. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
26. Timișoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
27. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
28. T. Măgurele	G-ral Al. Ioanițiu	La comand. garnizoanei
29. T. Severin	V. Netta	La Șantierul naval

O LACRIMĂ pentru harnicile noastre filiale din Bălți, Cahul, Calmățui, Cernăuți, Cetatea Albă, Chișinău, Cluj, Hotin, Ismail, Silistra, Soroca, Tg. Lipcani, Tg. Mureș, Tg. Ungheni. — Membrii acestor filiale, refugiați în România liberă, sunt rugați a-și da adresa, pentru a li se expedia revista.

* * *

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

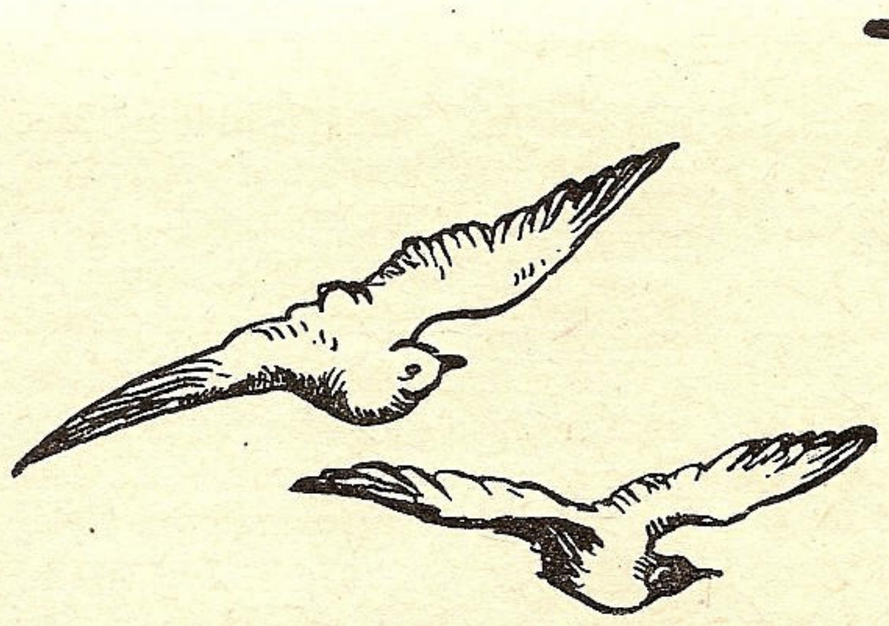
Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.



Din viaţa marinei noastre

II.

de General I. ANASTASIU

ontinuăm cu fapte doveditoare de activitatea acestei puteri din oştirea românească de pe vremuri.

La 1374, românii fac acte de bravură la gurile Dunărei, unde vasele lor atacă vase duşmane şi reuşesc să le pună pe fugă, aşa că Litovor, căpitanul marinei de la Cetatea-Albă este răsplătit pentru succesele sale pe apă la Vladin, pe Nistru.

La 1388 *„Iuga-Vodă al Moldovei întăreşte şi el Aquila (Chilia), aşa că Marea Neagră* — spun scriitori străini — *devine un lac moldovenesc"*; afirmând de asemenea că *în timpul lui Mircea cel Mare, românii stăpânesc cetăţile de pe malul drept al Dunărei, au cetăţile acestea armate bine şi susţinute de o numeroasă flotă".*

La 1396 *„puternica flotă a lui Mircea ajută Cruciaţilor la transport pe Dunăre a trupelor, cailor, tunuri, proviziii, la dus şi la înapoiere de peste Dunăre, la retragerea din lupte; Mircea urmăreşte cu flota sa pe turci, îi goneşte de prin cetăţile de pe Dunăre şi stăpâneşte doi ani Dobrogea, după acea Cruciadă".* Şi după înfrângerea turcilor la Rovine *„Mircea urmăreşte pe turci până la Adrianopoli, legat fiind foarte bine cu ţara, prin activa lui flotă".*

Scriitorii străini pun în evidenţă anume calităţi deosebite ale flotelor româneşti, care calităţi le arată superioritatea lor asupra celorlalte. Ei se miră de iuţeala cu care aceste vase româneşti plutesc pe ape, cum se strecoară cu o mare dibăcie printre ostroave şi cotituri ale apelor şi cum dispar sau se întorc la luptă cu acei ce le atacă. Aceste manevre le permiteau să lupte cu vase mai puternice pe care le atrăgeau în locuri strâmte unde vase mari şi greoae, nu aveau destul spaţiu de mişcare şi de luptă.

După dezastrul cruciadei la Nicopoli, spune cronica, Mircea scapă de la moarte pe un vas românesc pe Frederic de Hohenzollern *„căci Voevodul avea organizată solid şi flota de pe Dunăre".*

Epoca lui Alexandru cel Bun al Moldovei, încă este un timp glorios care aduce flotei sale un mare prestigiu; acest domnitor *„întăreşte şi îmbunătăţeşte starea celor două porturi--cetăţi Chilia şi Cetatea-Albă, făcând din ele cele mai însemnate şantiere de construcţii navale din Marea Neagră şi Dunăre. Moldovenii* — spun scriitorii — *aveau vase uşoare ce se manevrau lesne printre insulele de pe Dunăre şi prin trecătorile strâmte şi cotite ale Dunărei. Cafa era o colonie a Moldovenilor şi în unire cu genovezii au fundat cetăţile Mangupul, Kerkel, Bozia (Oceacov)"* [1]).

Se întăreşte în acelaş timp şi Cafa. Dealtfel, între *Pârcălăbiile Moldovei,* a doua ca însemnătate era Cetatea-Albă şi Chilia era a treia. Aceasta denotă preţul ce puneau Voevozii pe asigurarea comerţului şi transporturilor pe Dunăre şi Mare.

La 1420, turcii atacă Cetatea-Albă făcându-i mari stricăciuni; domnul ţărei îi aduce reparaţii îndată; asemenea atacuri şi stricăciuni îi aduc cazacii şi turcii şi sub Ion Vodă, care şi el repară şi ţine în bună stare cetatea.

Scrierea „Croniques d'Angleterre", semnalează că *„în locul podurilor pe Dunăre, românii au numeroase vase legând amândouă malurile, vase încăpătoare, cu mare iuţeală".* Că *„forţa navală de pe Dunăre şi Marea Neagră, la înălţimea forţelor de uscat, dau Moldovei acea uriaşă putere neatinsă de altă ţară vecină, în timpul domniei lui Alexandru cel Bun şi a nepotului său Ştefan cel Mare. Şi fiul lui Alexandru cel Bun, întăreşte şi el Cetatea-Albă".* Aceste zise întăriri, nu erau alt decât ţinerea la curent a cetăţei, cu progresele ce făcea armamentul.

Vlad Dracul în timpul retragerei lui Huniade de la Varna, acopere trupele acestea la Cetatea de Floci — spune Dlugosz.

La 1445, expediţia lui Huniade contra turcilor, Vlad Dracul pusese la dispoziţia lui Huniade 40-50 de luntri. Apoi Dracul cu 6000 de ostaşi pe luntre, atacă Silistra, ia în şir cetăţile şi le atacă până la Nicopoli, debarcă o parte din trupă cu care atacă pe uscat combinat cu atac de pe vase.

La 1447 *„cetatea Chilia este dată de Petru al Moldovei, lui Huniade, ca răsplată că l-a ajutat să ia domnia, Huniade o face dar lui Dan al III, ruda sa".*

---

[1]) Bielskie şi Cantemir.

La 1451—1455 se întăreşte Cetatea Albă cu tunuri noi.

La 1461 Vlad Ţepeş are lupte cu turcii pe Dunăre, ajutat de flota sa.

Ştefan Vodă luptă şi ia Chilia de la turci şi munteni *„Chilia poartă a toată ţara Moldovei şi ţărei ungureşti şi a părţilor dunărene"*. Turcii reocupă Chilia şi Cetatea Albă. Ştefan duce lupte neîncetate spre a recăpăta aceste cetăţi şi le reia. Din nou atacate în 1484 de Sultanul Baiazid şi prin asediu sunt luate de turci şi spune Andreia Cambari *„la 5 August 1484, joi să îngroapă viitorul maritim al Moldovei"*.

Aron Vodă trimite pe Hatmanul Ştefan Răzvan contra turcilor ce ocupau Benderul, Tighina, Cetatea-Albă şi care trecând Dunărea, le ia în rând în atac şi le cucereşte.

La 1596 Mihai Vodă trece Dunărea la Nicopoli, iarna pe ghiaţă, bate pe turci şi strică cetatea. La 1597 românii capturează mai multe vase turceşti pe Dunăre. Mihai are tunuri în faţa cetăţei Giurgiu. La 1598 Afis Paşa este cu armata la Nicopoli ; Mihai trimite pe Udrea, care trece Dunărea ocolind focurile ce veneau din cetate, debarcă pe ţărm, atacă şi de pe uscat şi de pe apă de pe vase şi sfarmă tabăra lui Afis Paşa.

Asupra secolului al XVII, sunt următoarele date istorice marinăreşti: românii au flotilă pentru operaţii peste apele mari şi pentru Dunăre, au anume bărci cari se construiau în ţară şi se păstrau pe ţărmuri în anumite adăposturi, fie în cotiturile apelor sub supravegherea ţărmului şi a vaselor uşoare presărate în împrejurimi. *„Indemânarea conducătorilor acestor bărci ca şi iuţeala lor şi siguranţa plutirei, erau vestite"*.

Şi Radu Vodă,, dă numeroase atacuri peste Dunăre, contra cetăţilor turceşti.

La 1603, se trece Dunărea pe ghiaţă, se atacă şi coprinde de către români Silistra ; de asemenea se trece şi atacă bătând cetatea Hârşova.

La 1633, moldovenii şi muntenii atac Cameniţa trecând peste Nistru. Iar la 1636 Vasile Lupu, luptă cu Nohaii până la Cetatea Albă. In timpul acesta Renii, erau cetate deschisă, neîncinsă cu zid, pe Dunăre.

La 1676 sub Brâncoveanu Vodă, flotila de pe Dunăre coprindea 3 vase mari, fiecare cu Căpitanul respectiv ; marinarii se numesc ciurecci ; şi la 1678 au leafă în buget 1689 taleri. Sunt uniformaţi şi locuesc în porturi în timp de repaos, sub comanda Căpitanului de port care e mai mare şi peste cel al Vasului.

La 1727 paza pe Dunăre se făcea în şeici armate cu puşti.

Spre sfârşitul acestui secol flotila *„domnească"* era aşa de numeroasă, încât constituia un venit însemnat pentru ţară. Bastimentele române se numiau tot şeici şi erau *Şeici de Dunăre* şi *Şeici de mare*. Caicele Doamnei erau ca de 40 de metri, cu velatură simplă dar considerabilă ; purtau tunuri şi aveau personal şi comandant Căpitan, la ordinile Doamnei.

In secolul al XVIII, Cronica spune că hotarul de miazănoapte era format din Dunăre şi paza se făcea pe dânsa de ostaşi cu şeici.

La 1718 exista o flotilă comercială separată turco-română, pe Dunăre,

Până în acest an 1718 nu exista altă navă pe Dunăre şi Marea Neagră decât moldoveneşti, munteneşti şi turceşti. Abea în acest an apar pe Dunăre vase austriace. In domnia Ecaterinei a II a Rusiei, Romantzoff face un raport în care arată că de la Ştefan cel Mare, *Marina Militară* a Moldovei face astfel că moldovenii rămaseră stăpâni ai Mării Negre până la luarea Constantinopolului de către turci.

La 1744 Rusia obţine liberă navigaţie pe Dunăre, ca o încălcare a drepturilor române.

Sub Mavroghene, în alaiul său iau parte şi galeongii căci se dase de domn un hrisov *„ca să poată Valahia a face şi a avea bolozane, şeici, caice şi de toate vasele pe apa Dunărei în coprinderea ţărei"*.

La 1766 la Galaţi erau şi 22 de *vozari* pentru Dunăre. *„Mavroghene fiind domn, sub el se pune capăt flotei române pe Dunăre"*.

La 1793 sub Vodă Alexandru Moruzi, cu ajutorul Marelui Spătar Enache Văcărescu, să readuce la hotar marina. Hrisovul lui Moruzi afirmă că, din vremurile *bătrâne*, de mulţi ani au avut dreptul de a avea flotă pe Dunăre şi l-au fost perdut ; şi s'a convenit să se aşeze sub ascultarea şi ocârmuirea dregătoriei Spătăriei celei mari, subt oblăduirea căreia este şi paza tuturor marginilor ţărei. Deci această flotă — spune Ureche — nu era numai în scop comercial, dar şi pentru poliţie şi apărarea ţărei în acea parte (Dunărea).

Marinarii aşa cum le zicea pe atunci *ghimigii*, se recrutau tot în acelaş mod, cum se recruta şi armata. Hrisovul, spune *„în grabă căutând am făcut şi am găsit câte un vas pentru trebuinţa fieştecărui judeţ şi* — spune Ureche — *deci la promulgarea nizamului, flotila număra deja atâtea vase câte judeţe avea ţara românească şi care fiecare purta numele judeţului său. Aceste vase se numeau domneşti. Organizarea prevedea personal pentru fiecare vas"* după alegerea Spătarului, având câte un căpitan fiecare, om credincios şi vrednic, după obiceiul *creştin ;* câte un vântrar sau elchegiu şi câţi ghimigii adică marinari vor trebui, după mărimea vasului toţi *creştini*. Toţi cu leafă de la vistierie. Atât căpitanul cât va fi căpitan, cât şi vântrarul şi ghimigii să fie apăraţi de dajdiile vistieriei, ca toată breasla spătărească". Vasele intrau în ernatic în Noembrie în balta de la Chirnogi din Judeţul Ilfov. Aceste vase trebuiau să fie păzite de paznicii trebuincioşi din breasla *naftică* cu rând", deci breasla naftică, nautică, navală, era ca flotă de război.

Ia 1794, numărul ghimigiilor era de 50. In 1797 sub Alexandru Moruzi, se organiză flota de comerţ pe Dunăre, cu sediul la Galaţi, vasele în număr de 2 se numeau şalupe, cumpărate din Rusia. Era un liman pentru *corăbieri domneşti* pe Dunăre, la Beşleaga în Ilfov.

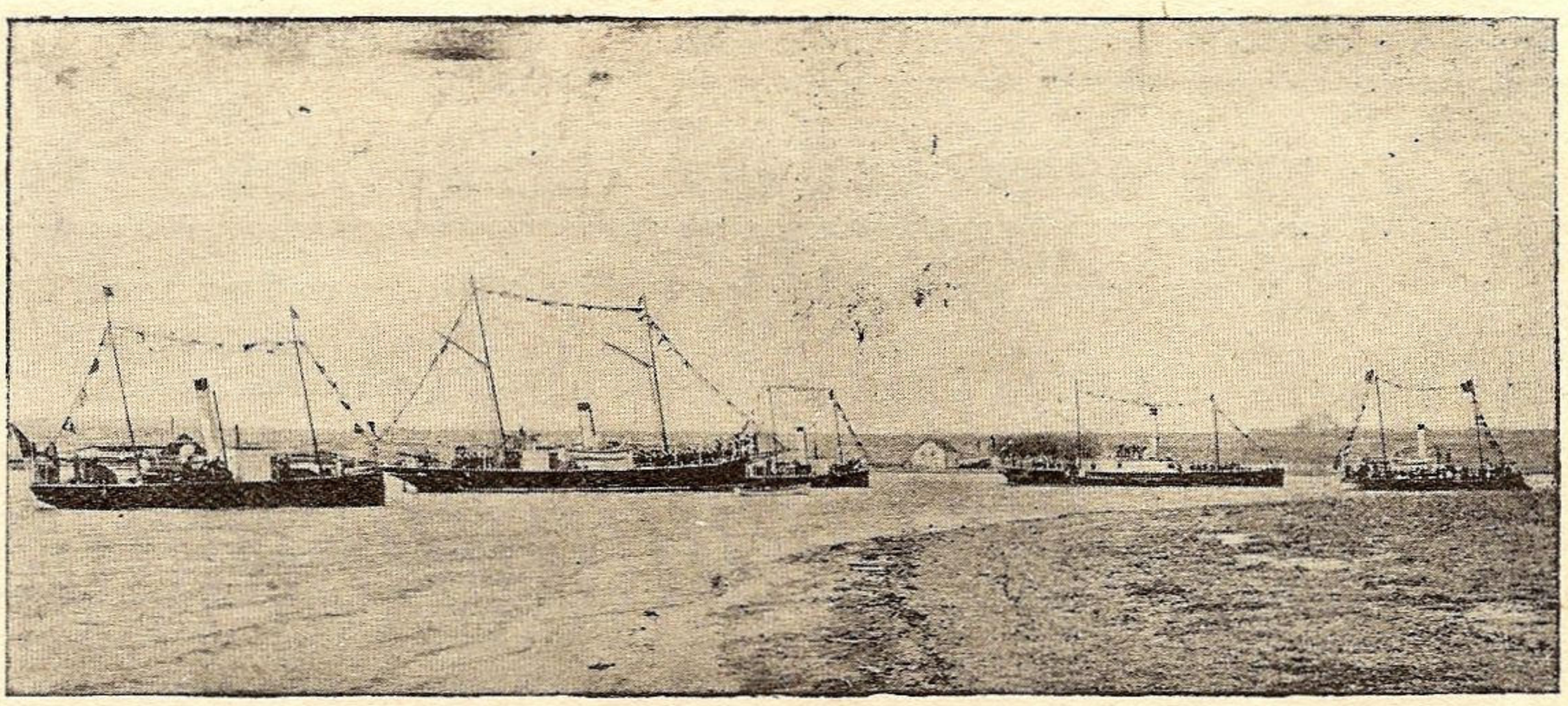
In secolul al XIX, existau bine organizate flote pe Dunăre, în ambele ţări.

In 1834, cu porunca 32 din I Februarie, se face proectul de pază a Dunărei.

In 1835, pentru o mai bună pază pe Dunăre şi pentru ca un început de afirmare a suveranităţei vechi asupra fluviului, Moldova organizează un serviciu de poliţie pe Dunăre tot cu sediul la Galaţi, cu un vas plutitor şi un echipaj de 25 de oameni, vasul dobândit de la ruşi. In 1843 în Moldova se cumpără 3 şalupe canoniere, armate una cu 3 tunuri şi numită „Moldova" celelalte două armate cu câte un tun, numite Ana şi Natalia, după numele celor două fiice a lui Vodă Ghica.

In 1845, flotila Munteniei se organizează ca unitate, constituindu-se cel întâi echipaj de flotilă, compus din 3 ofiţeri, 3 feldfebeli, 7 unterofiţeri de şalupă, 3 toboşari şi 104 soldaţi *şalupari*, cu 3 vase numite *şalupe*. Existau în Moldova şi un vas vechi, de brandvahtă, neîntrebuinţabil.

In 1847 se dă o şi mai bună organizare a flotilei pe



Flota Dunăreană dintre 1882—1893
Dela stânga la dreapta: navele „Alexandru Cel Bun", canoniera „Grivița", şalupa „Smârdan", avizoul „România", şi canoniera „Fulgerul".

Dunăre; vasul de *brandvahtă* ce fiinţa mai înainte, s'a vândut şi s'a înlocuit prin 3 şalupe canoniere, din care cea dintâi de o mai mare încăpere şi înarmată cu 3 tunuri să împlinească slujba pe Dunăre în Moldova, iar celelalte cu câte un tun pentru paza gurelor Siretului şi Prutului. Cadrul personalului trebuitor pentru slujba şalupelor, 2 ofiţeri şi 70 soldaţi.

La 1848 se numeşte un comandant al şalupelor canoniere: Parucic (locot.) Gr. Sergi la cea cu No. 1, Praporici (sublocot.) Constantin Petrescu la cea cu No. 2 şi Constantin Brătescu la cea cu No. 3. La 1850, prin porunca 122 din 5 Iulie, flotila compusă din cele 3 şalupe canoniere, are 3 ofiţeri comandiri, 3 feldfebeli, 7 unterofiţeri, 3 toboşari, 101 soldaţi şi 3 de nerând, cari să scot din catastişele polcului de infanterie unde erau până atunci, ca să formeze comandă deosebită. Se înfiinţează un *Coter* la flotilă. Efectivul flotilei fu ridicat la 4 comandiri, 3 feldfebeli, 8 unterofiţeri, 3 toboşari, 116 soldaţi şi 3 de nerând.

Vasele erau în porturile Brăila, gura Ialomiţei, Giurgiu, Calafat; buget 84566 lei.

Spre sfârşitul anului, era Şalupa No. 1 la Brăila, cu parucic Constantin Bonciu; şalupa No. 2 la Giurgiu, parucic Const. Brătescu; şalupa canonieră 3 la Severin cu parucic C-tin Petrescu.

Pe anul 1851, la arhivele Statului sunt *„rapoartele şalupelor canoniere"*, în dosarul 243.

Toată flotila sub comanda Inspectorului graniţelor Dunărei, serviciul privigherea corăbiilor şi altor plutitoare ce poposesc prin porturi, spre a se păzi buna rânduială şi sunt aşezate la Brăila, la gura Ialomiţei, Giurgiu, Calafat.

La 1853, Şalupa Moldova se ia tot de către ruşi, celelalte le servesc în război cu turcii, lăsându-le la sfârşit afară din serviciu. La 1857 există flotila cu o şalupă şi un Coter.

In stampele ce am perdut în timpul războiului (devastarea casei) 1916-1918, aveam în culori: un unter ofiţer de şalupă, ofiţer de şalupă, soldat de flotilă, unterofiţer de flotilă, Căpitan de flotilă. Leafa soldatului de flotilă 96 lei. Costa pe ţară un marinar 685 lei.

La 1859 la Unire, se concentrează amândouă flotele Moldove-muntene, creindu-se din tot materialul, Corpul Flotilei de Dunăre. La 1863 se pune în serviciu, un nou vas *România* şi în timp de 12 ani de la această creare, se mai pune în serviciu 11 şlepuri şi două vase noi: Ştefan cel Mare şi Fulger.

In 1868, se instituie un comandament al Flotilei pentru cele 2 vase „România" şi „Ştefan cel Mare" şi pentru serviciul flotilei, se creiază o Companie ca unitate a ei.

La 1874 se înfiinţează la Galaţi *Atelierul* flotilei şi se se sporeşte flotila cu şalupa *Rândunica*.

La 1877, flotila ia parte la războiul de independenţă, cu care ocazie se distinge *maiorul Murgescu*. Toate vasele flotilei sunt predate ruşilor, iar echipajul este debarcat şi întrebuinţat în bateriile ridicate de români pe malul stâng al Dunărei.

La 1879 se pune în serviciu Canoniera *Griviţa* şi se înfiinţează *Arsenalul Marinei*.

La 1881 se înfiinţează *Şcoala de Marină*.

Intre anii 1882-1893 se pun în serviciu bastimentele Mircea, Alexandru cel Bun, crucişetorul Elisabeta, 5 şalupe, 5 torpiloare, 3 canoniere, 2 şalupe de poliţie.

In 1893 se creiază Şcoala de cadre a Marinei. In 1894 se pune în serviciu încă 4 şalupe.

In 1896, se despart vasele flotilei pe categorii, înfiinţându-se două unităţi mari: Divizia de Mare şi Divizia de Dunăre; divizia de Mare, la Constanţa, având 1 crucişetor, 1 Bric-Şcoală, 2 şalupe canoniere, una canonieră, 3 torpiloare. Divizia de Dunăre, la Galaţi având 5 canoniere, 5 şalupe canoniere, 2 torpiloare, un vas de poliţie a porturilor dunărene, 7 şalupe de poliţie a fluviului, 20 de şlepuri, 1 vas transport, bacuri, bărci. In 1898 flotila ia numire de *Marina militară*.

Este o viaţă activă, fără scăderi de prestigiu, o viaţă mândră şi plină de acte de curaj şi de bravură, oridecâteori Marina noastră a fost chemată a le îndeplini. In Campania din 1913, în războiul cel mare din 1916—1918, cu toate pericolele la care a fost expusă din cauza greşelilor operative a unui Comandament lipsit de practica folosirei acestei arme, alături de trupele de uscat, Marina română s'a ţinut la înălţimea la care a ridicat-o un trecut glorios a unui corp ofiţeresc de elită, cu nimic mai prejos decât cele mai capabile cadre marinăreşti din întreaga lume.

GENERAL I. ATANASIU

Marea teritorială în dreptul internațional

Cu privire specială în legislația românească

DIMITRIE GHERASIM
Asistent la Facultatea juridică din Iași

I. — Ce este marea teritorială și care este întinderea ei ?

Prin mare teritorială se înțelege o fășie din apele mării care se întinde dealungul coastelor, în imediată vecinătate cu teritoriul Statelor, până la o depărtare în larg care variază dela Stat la Stat. Asupra acestei porțiuni, Statul riveran își exercită, cu anumite limite, suveranitatea sa, spre deosebire de largul mării [1]) care, din punct de vedere juridic, nu aparține nimănui și este deschis și liber navigației tuturor popoarelor. Suveranitatea Statului asupra mării teritoriale este îndreptățită de exigențele siguranței teritoriului național, de interesul populației care trăiește dealungul coastelor și care își câștigă existența în bună parte din pescuit, și de interesele fiscale și vamale care cer o supraveghere cât mai serioasă a comerțului maritim.

Cu toate că nu există un regim juridic convențional precis al mării teritoriale, dreptul internațional a consacrat, de mult, pe cale cutumiară și doctrinală, un drept de suveranitate pentru Statele care au litoral maritim, asupra unei zone vecină cu litoralul. Această zonă este socotită ca făcând parte integrantă din teritoriul Statului ; suveranitatea Statului, adică dreptul de stăpânire și jurisdicție *(dominium* și *imperium)* se exercită, în linii generale, asupra apelor teritoriale ca și asupra teritoriului, dar cu unele limite și condiții create de dreptul internațional și impuse de interesele generale ale comunității Statelor la asigurarea libertății navigației și a transitului dealungul mării teritoriale.

Intinderea mării teritoriale nu este determinată, până în prezent, în mod precis și uniform de regulile dreptului internațional. O determinare uniformă s'a lovit totdeauna de două obstacole : primul, *obstacol natural,* decurgând din configurația geografică a coastelor, foarte variată dela Stat la Stat. Statele ale căror coaste nu sunt cu ușurință practicabile pentru navigația vaselor de mare tonaj, vor căuta totdeauna să extindă zona mării teritoriale. *Al doilea obstacol este de natură politică,* decurgând din inegalitatea de fapt a Statelor maritime. Cu cât un Stat are o forță navală, comercială și de război, mai mare, cu atât el caută să limiteze cât mai mult întinderea mării teritoriale, fiindcă drumurile sale maritime sunt asigurate prin supremație navală și pentrucă, din cauza lungimei coastelor, marea teritorială capătă, în acest caz, o suprafață foarte mare. Exemplul cel mai tipic, din acest punct de vedere, este Imperiul britanic, care are atât supremație navală, cât și litoral maritim extraordinar de lung. Deaceea Marea Britanie a fost totdeauna, dar mai ales la Conferința de codificare a dreptului internațional dela Haga (1930), partizana unei limite minime pentru marea teritorială.

Ideea de a fixa o limită până la care suveranitatea Statului se poate întinde și dela care pornește largul mării, socotit bun de folosință comună și universală, s'a născut atunci când pretențiunile de stăpânire exclusivă asupra mărilor au început să dispară în practica Statelor maritime, iar doctrina libertății mărilor a fost definitiv câștigată și consacrată de dreptul ginților. Statele maritime în secolul al XVII-lea și al XVIII-lea, au creat, prin practica lor, o regulă nescrisă, după care suveranitatea se poate exercita până acolo unde ajunge bătaia tunului depe coastă. Regula a fost, apoi, adoptată și de doctrina de atunci. Jurisconsultul olandez Bynkershoek scria, la 1702, într'o lucrare celebră *(De dominio maris dissertatio) : „Terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis"*. Bătaia maximă a tunului în acel timp era de *3 mile marine* (mila marină = 1852 m.) ; deaceea distanța aceasta a fost cu ușurință admisă, pentru marea teritorială, de foarte multe State, devenind regulă cutumiară de drept al ginților (*P. Fedozzi,* pag. 67, citat la bibliografie) și fiind introdusă apoi în legislațiile interne ale multor țări și în convenții internaționale.

Bătaia maximă a tunului n'a mai putut fi luată drept criteriu la stabilirea întinderii mării teritoriale, fiindcă tunurile moderne cu tragere lungă au o bătaie care poate atinge chiar 150 km. Deaceea foarte multe State, mai ales cele mici, au adoptat încă de mult în legile lor interne, conform cu interesele lor comerciale, vamale și de siguranță națională, distanțe diferite, depășind, toate, vechea limită de 3 mile. Astfel Norvegia a adoptat, pe cale de lege internă, *4 mile,* refuzând să semneze convenția din 1882 privitoare la pescuit în Marea Nordului ; Spania a adoptat *6 mile* pentru apele sale teritoriale încă din 1760 ; Franța a extins până la 20 km. zona de supraveghere vamală, prin legea din 12 Germinal an. II, iar printr'un decret din 1913, până la *6 mile* pentru staționarea vaselor de război străine. Tot așa Institutul de drept internațional a adoptat, la 1894, la Paris, distanța de *6 mile* pentru definiția mării teritoriale.

La 1896, guvernul Olandei a făcut o propunere la mai multe State de a se întruni o Conferință internațională pentru fixarea unei limite uniforme de 6 mile pentru marea teritorială. Opoziția Marii Britanii de a se extinde zona apelor teritoriale, a împiedecat întrunirea Conferinței.

In sfârșit, la 1930, problema mării teritoriale a fost pusă pe ordinea de zi a Conferinței de codificare a dreptului internațional ținută la Haga sub patronajul Societății Națiunilor. Fără să ne ocupăm aici pe larg de desbaterile Conferinței de codificare, vom spune numai că ea n'a isbutit să ajungă la fixarea unei distanțe uniforme pentru marea teritorială, care să fie adoptată într'o convenție internațională. Conferința și-a încheiat lucrările privitoare la marea teritorială printr'un raport însoțit de trei anexe, în care nu se spune nimic despre întinderea ei. „Teritoriul Statului cuprinde o zonă din mare desemnată în această convenție sub numele de mare teritorială" — spune *Actul final* al Conferinței de codificare.

---

[1]) Despre largul mării ne-am ocupat într'un articol *(Ce este libertatea mărilor ?)* publicat în revista „Marea Noastră", Nr. 9, Sept. 1940.

Conferința dela Haga n'a ajuns la niciun rezultat pozitiv din cauză că majoritatea Statelor au propus distanțe diferite, care aproape toate depășeau limita de 3 mile [1]), dar mai ales din pricina opoziției marilor puteri maritime (Anglia, Japonia și Statele Unite) de a fixa o limită mai mare. Interese multiple de ordin geografic și politic, cum am spus mai sus, au împiedecat să se ajungă la un punct de vedere comun (A se vedea: *Gustave Guerrero,* citat la bibliografie).

O altă problemă foarte importantă în legătură cu întinderea mării teritoriale și care la Conferința de codificare dela Haga a fost prea puțin discutată, este aceea a adoptării unui regim dualist sau a unuia monist în timp de pace și în timp de război, pentru marea teritorială. Se pune problema adică, dacă marea teritorială trebue să aibă aceeași întindere în vreme de pace și în vreme de război, atât pentru Statele beligerante, dar mai ales pentru cele neutre. (A se vedea: *Gilbert Gidel,* Tom. III, pag. 142 și urm., citat la bibliografie). Articolul 27 al Convenției dela Haga din 1907 privitoare la drepturile și datoriile puterilor neutre în caz de război maritim, permitea chiar Statelor, dacă ele ar fi semnatare ale vreunei convenții internaționale privitoare la fixarea unei limite pentru marea teritorială, ca în caz de război, să modifice, pe cale de lege internă, întinderea apelor lor teritoriale.

In sfârșit, amintim aici că, la începutul actualului război, Statele americane au adoptat, la Conferința panamericană din 6 Octombrie 1939, ținută la Panama, vestita *„zonă de securitate"* pe o lățime de 300 mile în jurul coastelor celor două continente ale Lumii Noui, cu excepția Canadei, dominion britanic. Această zonă de securitate are de scop apărarea comună a celor două Americi de primejdia războiului care bântuie în Europa, precum și respectarea doctrinei lui Monroe și a neutralității americane.

Diversitatea întinderii mării teritoriale are consecințe în aplanarea diferendelor care se ivesc între State cu regimuri diferite, când e vorba de exercițiul efectiv al suveranității Statului riveran. Dacă se ivesc asemenea conflicte, Statele care au sistemul vechi de 3 mile — mai ales când e vorba de mari puteri maritime — nu sunt dispuse să le recunoască celorlalte, întinderea de 6 mile, consfințită prin legile lor naționale. Prin urmare, aici trebue să se ajungă la un acord compromisoriu între interesele particulare egoiste ale Statului riveran și interesele generale ale tuturor celorlalte State, acord care în practică e aproape cu neputință de înfăptuit.

Oricare ar fi întinderea mării teritoriale, distanța se măsoară dela țărm în larg pe timpul refluxului, în apele care au maree.

---

[1]) Aceste State erau următoarele: Brazilia, China, Columbia, Cuba, Spania, Italia, Letonia, Iranul, Portugalia, *România,* Turcia, Uruguay, Yugoslavia — cereau toate *6 mile;* Finlanda, Islanda, Norvegia și Suedia — cereau *4 mile;* Belgia, Chili, Egipt, Estonia, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Olanda și Polonia — cereau *3 mile* împreună cu o *zonă învecinată de 3 mile,* asupra căreia Statul să aibă un drept de control limitat.

Rusia Sovietică a participat, la Haga, numai cu titlul de Stat observator. La lucrările preliminarii ale Conferinței, delegatul sovietic a făcut cunoscut că Rusia Sovietică a adoptat distanța de *12 mile* pentru apele sale teritoriale, iar în materie de siguranță a coastelor, Rusia Sovietică cere o zonă specială care să se întindă până unde pot ajunge loviturile bateriilor de coastă. Fără îndoială că acest sistem nu constitue deloc un progres, ci o întoarcere la concepțiile din secolul al XVII-lea.

II. — Drepturile Statului riveran asupra mării teritoriale.

1. *IN TIMP DE PACE.* Statul riveran are un drept de suveranitate asupra mării teritoriale. Suveranitatea se exercită și asupra solului acoperit de apele mării, precum și asupra subsolului. Ea se mai exercită și asupra spațiului atmosferic de deasupra apelor teritoriale. Articolul 1 din Convenția dela Paris din 1919 privitoare la reglementarea navigației aeriene (C. I. N. A.), spune: „In înțelesul Convențiunii de față, prin teritoriul unui Stat se înțelege întreg teritoriul național al metropolei și coloniilor, *împreună cu apele teritoriale corespunzătoare acelui teritoriu"*.

Dreptul internațional cutumiar a fixat o limită pentru exercițiul nestingherit al suveranității Statului riveran, prin *dreptul de transit* al navelor de comerț străine dealungul mării teritoriale. Acest drept de trecere sau de *„pasaj inofensiv"* s'a născut dintr'o nevoie de ordin general de a asigura libertatea de navigație și de transit pe orice fel de cale de interes internațional. Transitul prin marea teritorială este sinonim cu transitul pe fluviile internaționale și s'a desvoltat paralel cu el în istoria dreptului internațional al comunicațiilor, ca o adevărată servitute de drept al ginților, asemănătoare cu servituțile din dreptul civil. Convenția și Statutul dela Barcelona din 1921, care au consacrat libertatea comunicațiilor și a transitului de orice fel (terestru, fluvial, aerian) se aplică, fără îndoială, și transitului prin marea teritorială. Transporturile în transit trebuie să se bucure de *egalitate de tratament,* fără nici o distincție trasă fie din *naționalitatea* persoanelor sau a mijloacelor de transport, fie din *proprietatea* mărfurilor sau mijloacelor de transport, fie din punctele de origină, de intrare, de ieșire sau de destinație a mărfurilor.

Transporturile în transit prin marea teritorială nu pot fi supuse — ca și în transitul fluvial — la niciun fel de taxe speciale pentru simpul fapt al transitului. Este permisă, totuși, perceperea unor taxe destinate exclusiv pentru acoperirea unor cheltueli legitime de supraveghere și administrare (*Visscher,* pag. 17, citat la bibliografie), precum și pentru remunerarea unor servicii particulare.

Navele străine, în transit prin marea teritorială, trebuie să se conformeze, însă, legilor și regulamentelor Statului riveran, privitoare la siguranța traficului, igienă, pilotaj, comunicații radiotelegrafice, vamă, etc.

Statul riveran are dreptul să rezerve propriului său pavilion, *cabotajul național,* adică transportul de călători și de mărfuri încărcate într'un port ce se găsește sub suveranitatea sa și al căror punct de destinație este un alt port ce se găsește tot sub suveranitatea sa. Rezerva cabotajului național maritim nu e prevăzută în nici o convenție internațională (nici chiar în Convenția privitoare la regimul internațional al porturilor maritime din 1923, care s'a abținut de a da o definiție cabotajului), dar ea se deduce în mod logic, prin comparație cu rezerva cabotajului național fluvial.

Statul riveran poate, de asemeni, să rezerve supușilor săi pescuitul, vânatul și alte drepturi analoage, în apele teritoriale.

Navele străine, care sunt o adevărată prelungire a teritoriului național, dau naștere, în transit prin marea teritorială, la diferite conflicte de legi — conflicte de drept internațional privat. Astfel de conflicte se ivesc în materia formelor ce se cer la transferul proprietății unui vas, la exteritorialitatea ipotecii maritime, în materia contractului de închiriere a vasului, etc. (*Bustamante,* pag. 216, citat la bibliografie). Tot în legătură cu ma-

teria dreptului privat, s'a spus că un copil născut pe un vas de comerţ, în transit prin marea teritorială, trebuie să fie socotit ca născut pe acest vas în largul mării (*Bustamante,* pag. 215).

Aici, însă, ne interesează mai mult exercițiul dreptului de suveranitate a Statului riveran asupra mării teritoriale, din care decurge *jurisdicția în materie civilă și în materie penală* asupra vaselor de comerț străine.

JURISDICȚIA CIVILĂ a Statului riveran asupra vaselor de comerț străine este determinată de legile sale interne. Statul riveran nu poate să oprească sau să întoarcă din drum o navă străină în transit prin marea teritorială, pentru a exercita jurisdicția civilă asupra unei persoane ce se găsește la bord. De asemeni, Statul riveran nu poate aplica asupra navei străine măsuri de execuție sau măsuri conservatorii în materie civilă, decât dacă aceste măsuri derivă din obligațiile ce și le-a asumat vasul respectiv pentru durata transitului prin marea teritorială. (A se vedea art. 9 din *Actul final* al Conferinței de codificare dela Haga).

JURISDICȚIA PENALĂ este determinată și ea de legea națională a Statului riveran. Competința penală se întinde asupra tuturor infracțiunilor cărora trebuie să li se aplice legea penală a Statului riveran. (*Bustamante,* pag. 223).

La această regulă generală, dreptul internațional fixează unele excepții. Astfel, Statul riveran nu poate proceda, la bordul unui vas străin, în transit prin apele teritoriale, la arestarea unei persoane sau la acte de instrucție pentru vre-o infracțiune comisă la bord în timpul transitului, decât numai în următoarele cazuri: când consecințele infracțiunii se întind în afara vasului; când infracțiunea este de natură a turbura ordinea publică a țării sau ordinea în zona mării teritoriale; când asistența autorităților locale a fost cerută de căpitanul vasului străin, sau de consulul Statului al cărui pavilion îl poartă (vezi art. 8 *Actul final*).

Dacă un vas de comerț străin comite o infracțiune în apele teritoriale și încearcă să scape, prin fugă, autoritățile polițienești și administrative ale Statului riveran au un *drept de urmărire* asupra vasului infractor; urmărirea poate fi continuată și în afara mării teritoriale, adică în largul mării, cu condiția numai să nu se întrerupă. Dreptul de urmărire încetează în momentul când vasul infractor isbutește să intre în apele teritoriale ale Statului său, sau în apele altui Stat. Urmărirea trebuie începută printr'un semnal de oprire din partea vasului urmăritor. Când vasul infractor este prins și capturat în largul mării, captura trebue notificată fără întârziere Statului al cărui pavilion îl poartă vasul infractor. (A se vedea art. 11 *Actul final,* Haga). Dreptul de urmărire apare, prin urmare, ca o excepție dela principiul libertății în largul mării.

VASELE DE RĂZBOI STRĂINE se bucură în timp de pace de un regim juridic deosebit în apele teritoriale. In regulă generală, Statul riveran nu poate să împiedice transitul bastimentelor de război străine prin apele sale teritoriale și nu poate să le ceară o autorizare sau o notificare prealabilă. Submarinele trebuie să navigheze la suprafață în marea teritorială (Art. 12 *Actul final,* Haga). Statul riveran are, însă, dreptul de a reglementa condițiile de transit și de staționare în marea teritorială. Spre deosebire de vasele de comerț, vasele de război se bucură în apele teritoriale de o adevărată *imunitate de jurisdicție* în materie civilă și penală (*Claudio Baldoni,* Nr. 27 și urm., la bibliografie). Vasele de război străine și aeronavele de război nu pot fi obiectul vreunui sechestru sau vreunei alte măsuri administrative din partea funcționarilor civili ai Statului riveran, atât în apele teritoriale, cât și în porturi sau în rade (*Bustamante,* pag. 222). De această imunitate în materie civilă se bucură și comandanții bastimentelor sau aeronavelor de război în marea teritorială, în acțiunile personale îndreptate împotriva lor, deoarece ei, fiind de cele mai multe ori în vizită de curtoazie, sunt reprezentanții șefilor Statelor lor și trebue să li se aplice principiul „*par in parem non habet jurisdictionem*", care derivă din egalitatea juridică a Statelor suverane (*Bustamante,* pag. 223).

In materie penală, vasele și aeronavele de război, din cauza exteritorialității, se bucură deasemeni de imunitate; infracțiunea comisă pe bordul unui vas de război în apele teritoriale străine, scapă de jurisdicția penală a Statului riveran. (*Claudio Baldoni,* Nr. 38 și urm. *Bustamante,* pag. 224). Autoritățile Statului riveran pot totuși, interveni atunci când sunt solicitate de comandantul vasului sau de vreun agent diplomatic sau consular al Statului al cărui pavilion îl poartă. (*Bustamante,* pag. 225).

Vorbind de condiția juridică a navelor de război străine în apele teritoriale, e locul să spunem aici că ele se mai bucură de un privilegiu datorită exteritorialității, și anume ele pot acorda *dreptul de azil* pe bordul lor, unor indivizi infractori politici, cetățeni ai Statului riveran (*C. Baldoni,* Nr. 47 și urm.).

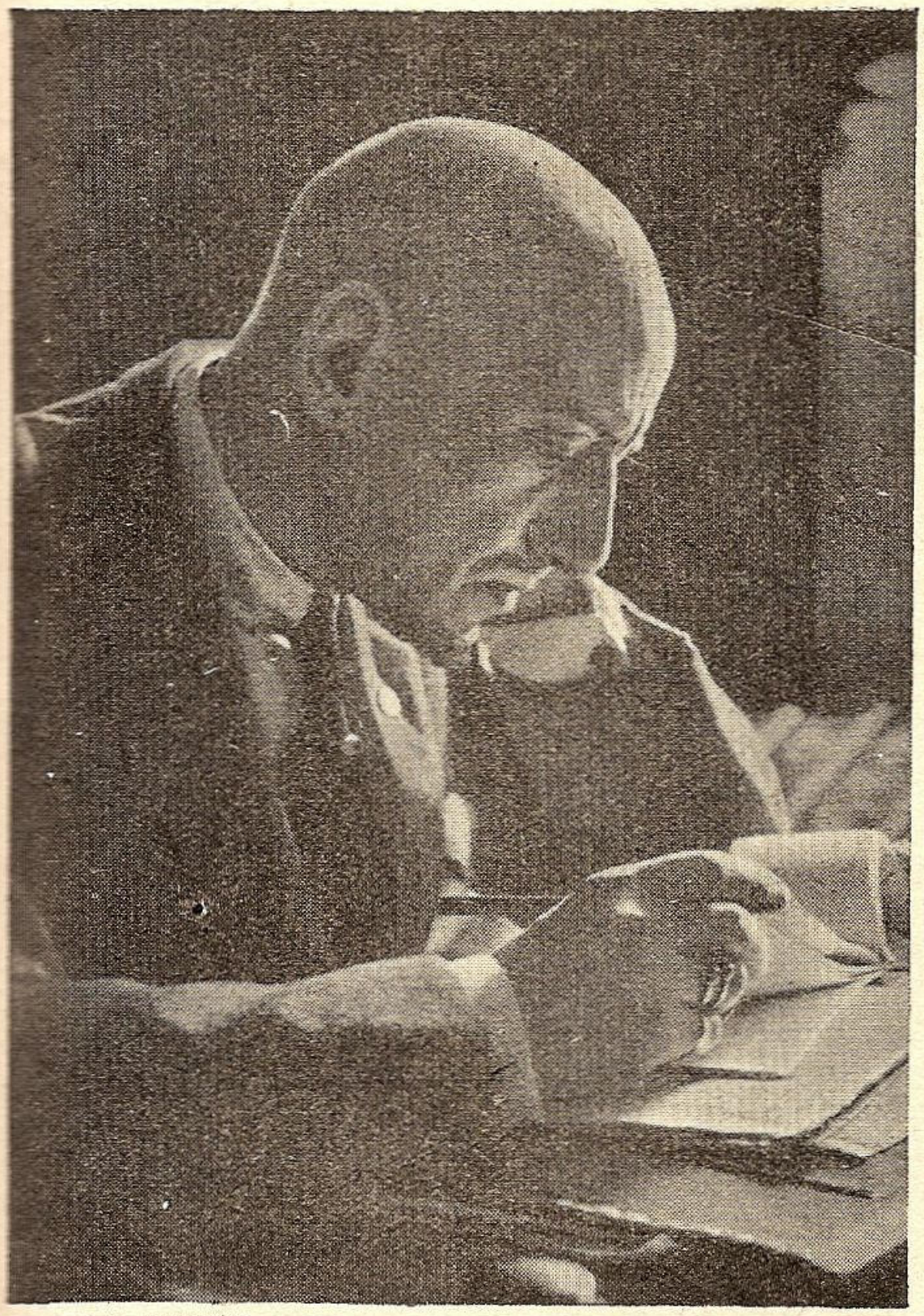
Când un vas de război străin nu se conformează, în apele teritoriale, dispozițiunilor legale fixate de Statul riveran pentru transit și staționare, Statul riveran poate cere vasului de război respectiv să părăsească marea teritorială (vezi art. 13 *Actul final,* Haga).

2. *IN TIMP DE RĂZBOI.* Problema mării teritoriale în timp de război trebue examinată din două puncte de vedere: când Statul este beligerant și când Statul este neutru.

DACĂ STATUL ESTE BELIGERANT, apele sale teritoriale devin *teatru de război.* Ba mai mult, în războiul maritim, spre deosebire de războiul terestru, teatrul de război este foarte întins și cuprinde, afară de marea teritorială, și totalitatea largului mării. Marea teritorială a Statului beligerant, împreună cu țărmul pe care îl scaldă și cu porturile așezate pe acest țărm, pot fi supuse, în războiul maritim, *blocusului* din partea beligerantului inamic. Blocusul în războiul maritim este asemănător cu ocupația de răsboi *(occupatio bellica)* și cu asediul în războiul terestru *(N. Dașcovici,* Curs de război și neutralitate, pag. 138 și urm.). El este o adevărată „asediere" a unui port sau a unei porțiuni din țărmul Statului inamic, împreună cu apele teritoriale corespunzătoare. După regulile războiului maritim cuprinse în *Declarația de drept maritim dela Paris* (1856) și în *Declarația dela Londra* (1909), blocusul trebue să fie în prealabil notificat atât beligerantului inamic, cât și neutrilor; notificarea trebue să cuprindă *data* când începe, *limitele* lui geografice și un *termen de ieșire* pentru vasele neutre care s'ar găsi în port în acel moment.

Dacă un vas comercial neutru pătrunde într'un port blocat, el violează blocusul și poate fi capturat; chiar dacă a ieșit din portul sau apele teritoriale blocate, vasul comercial neutru poate fi capturat atât timp cât este urmărit de forțele navale blocante. Practica războiului trecut și a războiului actual nu mai cunoaște blocusul în sensul lui clasic descris mai sus, ci a născocit *blocada generală,* care nu este cunoscută de regulile vechi ale războiului și neutralității și care urmărește să taie orice putință de aprovizionare cu materii prime, pe calea apei, pentru inamic.

(va urma)

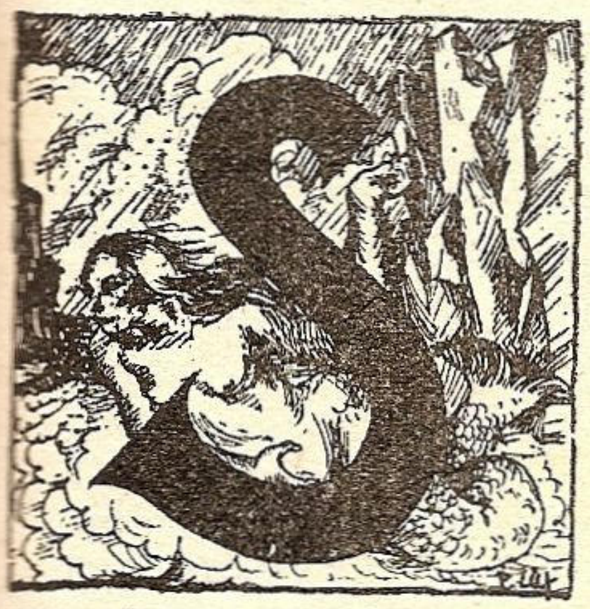


Gabriele d'Annunzio

Cântăreţul mărilor italice.

de

I. GR. PERIEŢEANU



căldată de mările Adriatica, Tyreniană şi Ionică, sculptată în stâncă de Providenţă, însorită, adumbrită de tainice şi chemătoare păduri ; străbătută de râuri cari îi fertilizează solul ; sclipitoare sub unduitorul safir topit al minunatelor ei lacuri ; panaşată şi'nmiresmată de o exuberantă floră meridională, Italia a fost şi va rămâne melodicul cuib al visării.

Astfel, natural era ca aspiraţiile, splendoarea şi plenitudinea poziţiei sale pe glob, să se resfrângă strălucit în opere literare şi artistice. Şi tot atât de firească ne apare irezistibila atracţie pe care această blagoslovită ţară a exercitat-o în general asupra marilor scriitori şi artişti, veniţi din toate colţurile Europei, să se inspire şi să cânte sub farmecul cerului italian.

Teoria ştiinţifică a lui Taine, după care arta este o expresie dominantă a locului geografic, a rasei şi a momentului, cu toată înverşunarea apărătorilor esteticei pure, stabileşte, de cele mai multe ori, un raport valabil, pentru înţelegerea scriitorului.

Prin voluptoasele încantaţii ale versului de dragoste, precum şi prin atmosfera de rafinată sensibilitate a prozei, în care liricul copleşeşte pe romancier, apropiindu-se necurmat de cântec, D'Annunzio, a imprimat întregei sale opere o impresionantă muzicalitate. Arzătoarea întrupare a personagiilor în povestiri (în special în celebrul *Il Fuoco)*, şi clocotul ce sbucneşte în poeme, păstrează toată căldura sentimentului exprimat, ca şi cum sufletul acestui genial îndrăgostit ar cânta mereu la urechea incomparabilei sale amante, a Italiei vecinice.

In ansamblul de o strălucită diversitate al poeziei d'annunziene, marea ocupă un loc deosebit. In afara ciclului de maturitate şi inspiraţie specific marină, a *Odelor Navale,* poetul a închinat lichidelor meleaguri în variate acorduri, cele zece volume de versuri, publicate între anii 1878 şi 1893.

* * *

Am însemnat, în cursul lecturii, toate versurile lui D'Annunzio în legătură cu marea. Şi în aceste imagini incidentale, ca în nişte bizare oglinzi, icoana ei se frânge şi se resfrânge cu înmiite culori, încât peisagiile nocturne se contopesc cu visul :

„Adierile nocturne grăesc răcoroasei păduri, care doarme sub vasta scânteere a lunii pline,

Care doarme lângă marea tăcută. In apropierea pădurii, marea este tăcută, plină de profundele, mutele şi îndepărtatele-i iubiri".

(„Canto Novo", Cântecul soarelui, IX).

„O, seceră a lunii în descreştere, care străluceşti pe apele pustii, o, seceră de argint, ce recoltă de vise unduie sub dulcea ta lumină !"

(Idem, Cântecul oaspetei, VII).

„Mirositoarele valuri se sparg de ţărm cu o muzică înceată ; ursele scânteiază pe cerul profund ; un firicel de lună s'a culcat pe mare".

(Idem, idem, VIII).

Reveria, întovărăşeşte pe poet dealungul ţărmurilor, în estompata mijire a zorilor, în sclipitoarele radiaţii ale amiezii, ca şi în vrăjita policromie a amurgului :

„Visele dimineţii care-i înfloresc în inimă (iubitei), eu, zorilor, sub zâmbetul vostru, le zăresc pe mare, ca nişte albe cârduri de nautili".

(Idem, idem, IX).

„In depărtare, strălucesc golfurile, cari se aseamănă cu divina curbă a arcului tău, o, Phoebus".

(Idem, Ofrandă votivă).

„In jurul nostru, dulcea mare se desfăşură sub soare ca o bogată năframă".

(Himera, Gorgona, II).

„Lacrimile mă făceau să văz toate formele tremurând nedesluşit în aer, ca nişte vane reflexe ale lucrurilor, în fundul unei mări trandafirii".

(Idem, Athenais Medica, I)

„Măslini, arbori sacri, o, voi care, atenți în arșița amiezii, ascultați marea, o, voi ce-i ascultați misteriosul grai în splendoarea firmamentelor".

(Idem, Măslinilor).

„Și soarele va cădeà pe munți ; și în depărtare marea natală va surâde printre focurile trandafirii ; din Corcyra va suspina Tibul".

(Idem, Poetului Giuseppe Cellini).

„Și voi, o, curenți, o, vine ale mării, cărora vă place să cuprindeți virginele insule în rețeaua voastră de nestemate ;

...Păduri terestre ; și voi, profunde păduri oceanice, unde fiecare trunchiu are ochi ce pândesc în grozăvia noianului".

(Elegii Romane, Visul unei dimineți de primăvară).

„Se pare că toate lucrurile se nasc din tăcere, precum norii se nasc din mare".

(Idem, Villa Medicis, III)

„Marea Tyreniană, ce se zărea în depărtare, era o spadă sclipitoare".

(Idem, Viaductul).

„Marea calmă abia suspină.

Asfințitul e o flacără și marinarii cântă pe corăbii și marea îmbălsămează".

(Poemă paradisiacă, Plimbarea).

„Toamnă, care ți-ai oglindit în ochii ei și în taciturna mare aurul tău roșcat (o nemișcătoare comoară părură apele, toate, iar ochii ei mai imenși decât marea)".

(Idem, Toamnă).

Iată, acum, câteva strofe referitoare la navigație :

„Ah, cum strălucesc în soare lungile pânze duble care trec și se pierd, fugarnici elcovani, spre îndepărtatele insule !"

(Canto Novo, Cântecul soarelui, XI).

„Această ne'ncetată muzică îmi liniștește sufletul mulțumit de tăcerea lui, îmbelșugat în gânduri,

Asemenea unei frumoase trireme ancorată într'un port și care se întoarce din nauticu-i colind cu o prețioasă încărcătură".

(Idem, Ofrandă votivă).

„Apoi fost-am îndrăzneț pilot pe fluvii și pe mări, și-am cârmit nava cea frumoasă ca o lebădă și repede ca o săgeată.

...Veghetor, așteptai în fiecare noapte semnul triumfal. Nici marea, nici cerul, nu erau însă atât de imense ca planul meu".

(Intermezzo, Preludiu).

„Pânzele erau de purpură, strălucitoare ca flacările ; de fildeș era sculptata proră ; sonoră era carena, ca lemnul vocal al instrumentelor".

(Idem, Elena, — sonet).

„Sorb murmurul fluid al vântului ;

Privesc plutind pe cer înalte năvi de argint, pe cari le cârmuesc visele, piloți beți. Să merg oare cu ele la voia'ntâmplării, spre necunoscute țărmuri ?".

(Isotteo, Madrigalul viselor, I).

„Privește norii. Unii, ușori, spintecă cerul, precum galerele un Hellespont, încărcate cu trandafiri ce se revarsă de-a-lungul curbatelor lor coaste ; altele merg ca niște glorioase cvadrige trase de cai albi ; imagini ale forței și voluptății".

(Idem, Vara morților).

Iubitorul de literatură ar putea încerca cu succes o antologie a mării, alcătuind un bogat mozaic de gânduri și sentimente din aceste diamante sfărâmate ale imaginilor. Asemenea unui scufundător iscusit, care-și privește cu drag mărgăritarele, mă pomeneam uneori admirând o inflexiune de voce sau sunetul unui cuvânt potrivit cu meșteșug. In frumusețea lor unică, versurile devin de sine stătătoare, și, cu îngrijire traduse, putem spune fără înconjur că ele capătă farmecul unor reușite poeme în proză.

Mi-am amintit de un mic dar, minunat ulei, al pictorului Urbanski. Câteva fete, desuet și vaporos înveșmântate, se prind de mâini, gata de joacă și visare. In fund se estompează în zare o dumbravă ; iar desăvârșita artă a coloristului face să plutească în aer, aproape sensibilă, prospețimea dimineții.

Această graniță dintre realitate și vis constitue piatra de încercare a operei de artă.

Pentru a da însă răgaz auditorilor să admire poemele d'annunziene consacrate în întregime mării, nu mă voiu opri asupra acestor giuvaeruri, risipite, — pentru a întrebuința o fericită expresie a autorului, — cu o paradisiacă dărnicie. Preferabil este ca ele să grăiască fiecăruia în limba lui.

Omul de știință a desvăluit proprietățile lucrurilor și, cu toată opinia contrară a lui *Alexis Carrel*, se pare că și miracolul vieții animale îi este pe deplin cunoscut. Poetul însă știe singur să dea glas lucrurilor, și făpturilor, trezindu-le la o viață alta decât aceea pe care ne-o arată simțurile noastre în contact imediat cu realitatea. Astăzi încă, mulți zic că poetul îmbracă în forme inexistente puținul de viață pe care, în mod fatal, un om îl poate cunoaște, în scurta lui trecere prin univers. Ei uită, de bună seamă, că, alături de filosof, poetul posedă *intuiția realității posibile*. Pentrucă fantezia lui, oricât ar duce la o transfigurare a lumii tangibile, fiind concepută ca o exprimare a vieții în general, nu poate lipsi dintr'un concept al inteligenței umane, indiferent dacă este mai mult sau mai puțin accesibilă tuturor. Cu un grăunte de vis care iradiază deasupra vieții, poetul ne prezintă un tablou cu totul schimbat al realității :

„Din înaltul cerului, o strălucitoare diademă face să sclipească pe ape scântei de piatră scumpă ; în adâncimi, trezitele alge suspină după o rază. O palidă rază le sosește și, melancolice, ele privesc în sus prin oglinda undelor.

„Vânturi, — se roagă algele, — faceți, o, faceți marea să palpite !"

(„Canto Novo, Cântecul soarelui, V).

* * *

Intr'adevăr, pentru cine cunoaște misterioasa viață din adâncurile mării, această corespondență magică dintre vis și realitate, răspunde unei cunoașteri lăuntrice care stă la obârșia multiplelor forme ale spiritului divin :

„O tu, atât de răcoroasă când te ivești din sânul divin al undelor, auroră de Mai printre mirodeniile saline ale algelor,

Plutesc pe bord ca un bun corăbier samnit, între delfinii jucăuși, cârd scump muzelor ;

Plutesc și așezat la proră, te contemplu, visând la iubirile unei zeițe cu un muritor în fundul apelor.

Nunțile aleargă prin pădurile roșii de mărgean ; printre aceste însuflețite păduri, trece primăvara submarină;

Trece... O, trofee de actinii risipite pe stânci, asemănătoare petalelor unei flore noui !

Pajiști înflorite de astree, de madrepori ! Plete de meduză fugind c'un tremur ușor.

Pădurile terestre au mari muzici, mari imnuri ; dar aceste mute amintiri, prețuesc cât un imn. Iubiți !

Iubiți în adânca tăcere, bucurați-vă de tainice imnuri, o, miraculoase creaturi ! Și eu

Putea-voi deopotrivă să descind în profundul mister, pentru a mă cununa voios cu nemuritoarea, devenind splendid ca un zeu ?

Dar iată soarele, soarele ! El risipește frumosul vis marin. In visul meu se șterge verzuiul culcuș nupțial.

Pânzele sunt de purpură ; roșiatice lumini incendiare aprind cereasca boltă.

Și iată că soarele triumfă ! O, fiori de ape răcoroase, în cari scânteiază chilimbaruri și topaze !

O, primăvărateci fiori de arbori pe coline, o, larg suflu al mistralului, vă simt în inima mea care svâcnește, în nervii și în minele mele ; fiecare fior e o strofă, o divină strofă,

Care zboară spre imensul poem al tutulor lucrurilor. „Și eu", îmi strigă o lăuntrică voce, — „și eu nu-s oare un Dumnezeu ?"

(Canto Novo, IV).

Ascultându-i versurile, poetul ne face să asistăm, fără instrumente și batisferă, la frumusețile faunei și florei submarine, pe care, înaintea Oceanografiei, le-a tălmăcit urmărindu-le pe coardele lirei.

D'Annunzio nu s'a mărginit să dea o expresie literară unor cercetări biologice, cunoscute doar în cercuri restrânse la data când scria *Canto Novo*, această *Nuova Vita* a poeziei moderne italiene ; în *La Chimera*, care cuprinde poemele alcătuite între 1885—1888, găsim următoarele versuri de dragoste, care trădează un identic proces de creație :

„Simplă, ea grăia cu sonoru-i glas care, uneori, se'năbușea puțin. O prețioasă floră

Năștea acum din mare, sub ochii noștri.

Edificiile zăceau, stinse, în fundul apelor. Prin miraculoasele măestrii

Ale luminii, se iveau încet înalte trombe, asemănătoare corolelor de crini ; și ele se deschideau și, hrănite de vapori

Roșietici, luau toate pe cer forme de arbori. Deodată, picurară violete din aceste forme de arbori și, sub soare,

Toată marea păru un furnicar de meduze".

(Himera, Gorgona, III).

Nu e decât sufletească stare a poetului care se joacă în tremurul apei, gândindu-se la femeia pe care ar fi iubit-o ideal. Arta, în general, e poziția sufletului nostru în cadrul realității. Și totuși, echivalența poetică este evidentă între ambele pasagii, scrise la interval de câțiva ani și, desigur, în împrejurări deosebite ale existenței. De fiecare dată însă, D'Annunzio s'a regăsit în unitatea caracterului său liric, dându-ne exemplul virtuosului, pentru care orice preocupare cade în aura personalității, desăvârșindu-se. Deoarece, a scrie versuri judecând din punct de vedere psichologic, e, pentru poet, tot una cu a aduce lucrurile și ființele la un numitor comun cu starea sufletului său.

Ultima strofă din *Cântecul soarelui*, a XII-a, ne oferă un exemplu de transfigurație valabil pentru întreaga operă d'annunziană.

Din freamătul mării, al pădurii, al livezilor, al vieții înflorite, se ridică un cântec răsunător de voioșie, care exaltă inima poetului, străbătută de eterna palpitație a luminii :

„Iată, mi'ntind membrele în golul luntrei, ofer părintescului soare întregul meu trup gol.

Tu, o, mare, leagănă-mă în respirația ta infinită ; și tu, o, soare, desăvârșește sublima metamorfoză !

Din membrele-mi devenite uriașe să răsară o pădure. In astă seară, corăbierii descoperi-vor insula necunoscută".

(Canto Novo, Cântecul soarelui, XII).

Poetul e asemenea eroului din poveste, care se cufundă în apa vie a naturii, pentru a eși înoit de frumusețe și putere. El poate, din mare, din soare, din arbori, din dragoste, din toate aceste divine aparențe ale vieții, să creze supremul deliciu al artei. Ce-ar însemna oare arzătorul vârtej al astrelor și marea calmă sau furioasă, dacă ele n'ar fi străluminate de suferința care le renaște din sufletul lui adânc ? Creația are epoca ei de latență, de tresăriri și de suferinți, până ce capătă aspectul deplin în opera de artă, devenind, prin desăvârșirea ei, independentă de artist, — întocmai ca un copil care, în rostul vieții, nu mai depinde de mama care l-a născut în durere. Existența lumii este legată de suferință. Lupta dintre bine și rău, pe care au relevat-o mai toate religiile, e plastica exprimare a jocului de forțe contrarii, la origina creațiunii.

Poetul este și el un Dumnezeu în împărăția artei : cunoaște secretul sacrificiului suprem din care naște frumusețea. Spiritul inegalat al elenilor considera elegant că întruchiparea înțelepciunii, zeița Pallas Athena, a purces din însăși ființa cerescului tată, Zevs, căruia Hefaistos, zeul făurar, îi despicase capul îndurerat. Sub unghiul acestor considerente, poetul își vede limitele împărăției lui :

„Zadarnic, triști meșteșugari, ciocăniți versul, cu enervate brațe, pe nicovalele sonore : căci metalul nu scapără o scânteie...

...Dar în sânul mării necunoscute, acolo unde nici când corăbii n'au ajuns, insula înflorită răsare prin forțele-i oculte și lente, în mijlocul cercurilor de albi polipieri,

Intacte, minunatele trandafirișuri se propagă pe țărmuri, în tăcerea însuflețită, acolo unde, marinarii, în zori, vor sfârși prin a-și îndrepta prora.

Insula răsare, unică, hrănită de imensa și prolifica familie de molusce, în liniștitele străfunduri.

In fiecare cerc viața zămislește noui forme și fiecare cochilie închide perle pe cari soarele nu le-a văzut niciodată, o, Poeți !"

(*Intermezzo*, Către Poeți).

D'Annunzio caută să închidă în simbolismul acestui admirabil peisaj submarin o nouă și ideală concepție asupra artei. Desvăluit din imagini, gândul poetului poate fi astfel interpretat : Frumusețea, oarecum abstractă, a creației omenești se subsumează, în mod normal, creației divine, imanente, care rămâne deapururi superlativul oricărei arte, — pentru că viața în sine a celei mai umile vietăți constitue o realizare și o taină, pe care cel mai genial poet nu o poate decât, cel mult, reflecta.

(va urma)

Vice Amiralul LOTHAR von ARNAULD de la PERIERE

de Comandor OCTAVIAN BUTAŞ

S'a stins din viaţă „Asul aşilor" submariniştilor din războiul mondial: V. Amiralul Lothar von Arnauld de la Perière, din rezerva Marinei germane.

Pe tabloul oficial, al activităţii submarinelor, publicat de Amiralitatea germană de război, recunoscut şi de foştii, şi actualii inamici, figurează în capul listei U. 35, comandat de Căpitanul Arnauld de la Perière, cu 500.000 (cinci sute de mii) tonaj comercial scufundat.

Cât curaj, pricepere şi devotament către Patrie din partea Comandantului!

Câtă rezistenţă fizică, sănătate morală şi încredere în Comandant din partea echipajului.

Câtă siguranţă în funcţionarea instrumentului de luptă, pe care Ţara le-a pus la dispoziţie, în sfârşit, câtă convingere din partea tuturor că executarea ordinelor va contribui la confirmarea lui „Deutschland über alles"!

Am avut marea cinste să-l cunosc personal, ca invitat la recepţia ce am dat la Istambul în ziua de 10 Mai 1938, la bordul N. M. S. Constanţa, împreună cu camaradul său C. Amiralul Von Lützow, alt „As" submarinist.

De la amândoi mi-a rămas impresie neştearsă de sănătate, virilitate, jovialitate şi încredere în sine; submarinişti născuţi, iar nu făcuţi (în birouri).

Figura lui ar trebui pusă în postul central din toate submarinele din lume, pentru ca din ochii lui, comandanţii să-şi recapete, hotărîrea şi deciziunea în momente de grea cumpănă.

Noi, „tinerii" submarinişti Români, depunem modestul, dar sincerul nostru omagiu pe mormântul încă proaspăt al aceluia, pe care chiar inamicii îl numeau „submarinistul cavaler".

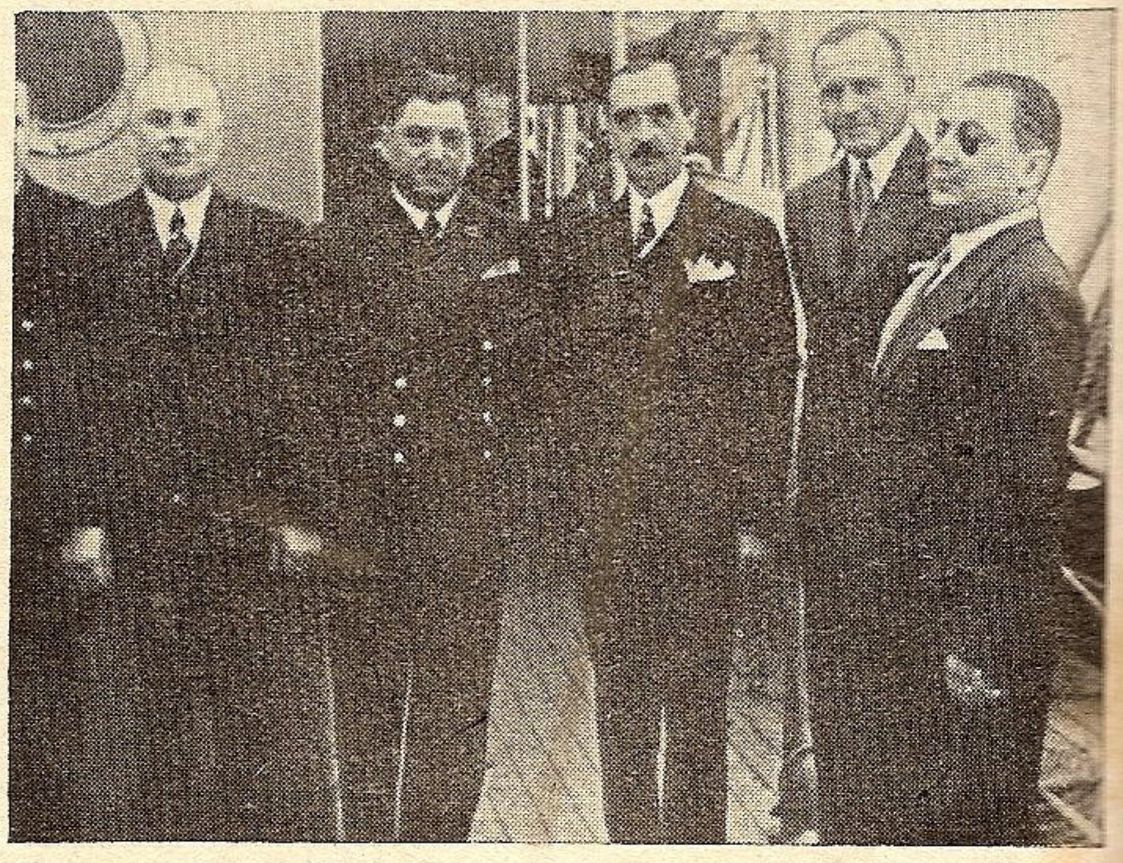
Redăm un episod din războiul mondial, în care decedatul şi-a arătat dibăcia şi vitejia:

La 2 Octombrie 1916, sloop-ul RIGEL, comandat de căpitanul de fregată Vandier, încrucişa în largul coastei Africei, la circa cincizeci de mile de Alger. El supraveghia sectorul unde fusese semnalată prezenţa submarinului german U-35. Acest U-35 era bine cunoscut decând, în luna Iulie, se dusese la Carthagina, sub pretextul de a duce regelui Spaniei o scrisoare autograf a a lui Vilhelm II. In realitate, era vorba să impresioneze pe Spanioli, de a procura un argument germanofililor, şi, cu aceiaşi ocazie, de a lua contact cu organizaţiile de spionaj aşa de numeroase în peninsulă.

Comandantul lui U-35, care era foarte apreciat, era de origine franceză şi se numea *Arnauld de la Perrière*. Era considerat ca un excelent marinar, foarte capabil şi îndrăsneţ; îl vom vedea, de altfel, acţionând cu o abilitate şi un avânt puţin obişnuite. Sloop-ul RIEGEL mergea cu 12 noduri, pe o mare liniştită, cu cer limpede dând o vizibilitate întinsă. La o oarecare distanţă fiind un velier, sloop-ul se îndreptă spre el pentru a-l recunoaşte, când, la 8 h. 55, o torpilă apăru deodată la 200 metri numai de bord, fără ca niciun periscop să fi fost zărit. Velierul era oare complice? Aceasta nu era cu neputinţă, încât submarinul putuse folosi prezenţa sa după placul său. Ori cum ar fi fost, comandantul Vandier nu avu timpul de a evita întâlnirea, cu toată manevra sa grăbită, şi torpila lovi, în plin, pe RIEGEL. Sloop-ul nu se scufundă şi căpătă, doar, o uşoară înclinare spre tribord; focul fu deschis numai decât spre punctul de unde pornise torpila, dar fără urmare. Câteva clipe mai târziu, fu zărită o massă întunecată care părea a fi asediatorul şi tunul de 14 cm. din faţă trase câteva lovituri în acea direcţie. Dar dacă ne gândim că o simplă scufundare la trei metri adâncime, punea submarinul la adăpost de proectile, ne închipuim că tirul era forţat, ineficace.

Inchiderile etanşe rezistând bine, maşinile putând încă funcţiona, le RIEGEL porni la drum cu 8 noduri, după ce se îndreptase prin introducerea apei trebuitoare în rezervoarele aşezate la bordul opus părţii atinse. In acelaş timp trimise apeluri prin telegrafia fără fir.

La 10 h. 30 sosiră primele ajutoare. Şalupele FIER şi HERON (din escadrila a 8-a, Alger), cari patrulau nu departe de acolo, porniră imediat în acele locuri. Le FIER luă pe le RIEGEL la remorcă, iar le HERON sta în apropiere, pentru a supraveghia submarinul. O oră după aceia, contratorpiloarele CATAPULTE şi ARQUEBUSE erau acolo, şi începură să patruleze în vecinătate, deoarece agresorul era suspectat de a fi rămas în apropiere. Intr'adevăr, aşa se întâmplase. Increzându-se în faptul că nu putea fi văzut, U-35 pândea ocazia de a nimici pe le RIEGEL.



De la stânga la dreapta: Col. Ioan Gheorghe, ataşat militar. Cpt. C-dor Butaş Octavian, Comandant N. M. S. Constanţa. Ministrul Lucasievici, consul general, V. Amiral von Arnauld de la Perière, Lt. Comandor Onceanu Remus, inspector S.MR.

Ocazia se ivi la 1 h. 30 p. m. O a doua torpilă fu trimisă spre prova sloop-ului, care încearcă, tot în zadar, de a se feri. Incurcat de remorcă, manevrând cu greutate în urma avariilor sale. RIEGEL nu se putu îndepărta, şi lovitura îl ajunse la provă. Pupa sări aproape în întregime, şapte oameni fură omorîţi şi un ofiţer fu rănit.

Cu toată această a doua năvălire a apei, sloop-ul rămase încă la linia de plutire, ceeace face cinste construcţiei sale şi împărţirii interioare. Le FIER părăsi remorca şi unindu-se cu HERON, CATAPULTE şi l'ARQUEBUSE, porni în urmărirea submarinului. Zadarnică urmărire, agresorul rămâne nevăzut şi, probabil, de data aceasta se îndepărtează.

Alte nave sosiră în ajutor. Canonierele BOUFFONNE, DILIGENTE, FRIPONNE şi BELLATRIX asemănătoare lui RIEGEL sosiră la ora 3. Incercară să readucă sloop-ul rănit la Alger, la remorca lui BELLATRIX. Dar avariile erau prea grave. La ora 10 echipajul lui RIEGEL trebui să fie evacuat pe HERON, şi, la ora 10.25. sloop-ul se scufundă.

ANATOMIA UNUI CUIRASAT

Cum ia naştere o navă de război.

Ştim toţi, în linie generală, cum se iveşte o ciupercă, după cum ştim, în ce chip, dintr'un ou iese puiul pe care îl vedem mişcându-se ; putem, fiecare într'o anumită proporţie, să ne dăm seama şi să înţelegem cum se proiectează şi cum se înalţă o fabrică, un spital sau orice altă mare construcţie.

E greu însă să ne dăm seama cum se naşte un vas de război, — această minunată creaţiune de oţel, care trăeşte, navighează şi se luptă, — una din cele mai frumoase opere ale îndemânării şi inteligenţii omeneşti.

Opera este cu atât mai de admirat cu cât nu este vorba de construit doar un „vas de război", ci un vas care să fie puternic, să fie frumos, să meargă bine, să fie economic, rapid, bine legat şi bine înzestrat.

Sunt atâtea şi atâtea condiţiuni cari cer să fie împlinite şi cari fac ca proiectul sau concepţia unei atari opere să fie în adevăr un lucru greu, un lucru impresionant.

Despre el vom vorbi mai jos, în câteva rânduri, încercând să arătăm lungul şi greul proces care precedează naşterea unui bastiment modern de război.

UN VAS DE RĂZBOI ASEMĂNĂTOR FĂPTURII OMENEŞTI

Vasul trăieşte ca o cetate şi are, ca şi corpul omenesc, organele sale interne, fiecare cu funcţiunea sa specială, însă având posibilităţi mai mari decât organele omului : vasul se mişcă, iar când vrea, poate să se ascundă făcându-şi un văl de ceaţă protectoare ; el poate să lumineze marea pe o întinsă suprafaţă, după cum poate să lumineze cerul ; el are o minunată vizibilitate până la mai mult de 40 Km. şi are şi aeroplanele lui, cari-i îngăduie să vadă şi mai departe ; are comunicaţiile cele mai repezi, are putinţa de a se folosi de puterea sa, de a se impune cu toată energia, destinaţie care, de altfel, este însăşi rostul prim al existenţei sale.

Insă, mai mult decât o cetate şi decât corpul omenesc, vasul trebuie să poată susţine şi să ducă, plutind pe mări, greutatea moartă a cuirasei sale, reprezentând o treime sau un sfert din greutatea întregii nави, enormă apărătoare de oţel de 30 şi de 40 centimetri cari îl îmbracă în flancuri şi cari îl pun la adăpost de răni şi de moarte, în cazul unui atac în care s'ar întâmpla să fie lovit.

Trebuie să notăm, pe lângă aceste considerente, pe acela că vasele de război se deosebesc unele de altele şi că, de la o zi la alta, ele evoluiază, perfecţionându-se.

Pentru fiecare din ele, autorul proiectului, de acord cu Stat-Majorul armatei respective şi cu tehnicienii încearcă soluţii noui, din ce în ce mai perfecţionate, reuşind mai mult sau mai puţin să aducă îmbunătăţiri, pe calea compromisurilor şi a combinaţiilor celor mai variate în domeniul calculelor.

De exemplu, cele două vase de război engleze „Nelson" şi „Rodney" au toate cele nouă tunuri de 406 grămădite la prova. Aceasta, pentru cuvântul că ele sunt bastimente create anume în scop de a lupta cu inamicul vânându-l, urmărindu-l ; ca atare, ar putea rău să se apere dacă s'ar vedea silite să se retragă, adică dacă ar fi urmărite de inamic.

Cu totul dimpotrivă se prezintă însă cele trei crucişetoare olandeze de clasa „De Ruyter", cari au mai multe tunuri la pupa decât la prova, din pricină că sunt vapoare destinate să lupte retrăgându-se.

Dacă un vas este construit în scop ofensiv, iar celalt este, chiar de la origină, destinat în mod special pentru defensivă, pot fi ele asemănătoare ?

Ele nu sunt deloc asemănătoare. Le fac să se deosebească chiar şi condiţiunile geografice ale cadrului în care sunt destinate să lucreze, condiţiuni cari nu sunt totdeauna aceleaşi.

Marina austriacă, de exemplu, care îşi construia vasele numai în scop de a lupta în Marea Adriatică, trebuia să se preocupe de putinţa de a le asigura aprovizionarea cu cantitatea de petrol şi de cărbuni necesară spre a le îngădui să navigheze maximum 24 ore pe numita mare. De aceea un contratorpilor austriac, cu acelaş armament şi de aceeaş viteză, va avea o dislocare exact de jumătate a unui contratorpilor al Statelor-Unite, construit spre a lupta pe oceane, vasul austriac fiind obligat să ducă cu el, ca greutate moartă, sute şi sute de tone de petrol.

STRĂDANIA PENTRU FIXAREA CONDIŢIILOR NAŞTERII VASULUI.

De aceea, în scurt, a concepe un vas, este o operaţiune complicată şi de îndelungată răbdare, care cere luni şi luni de strădanie, de planuri, de revederi şi de modificări, semănând într'un fel oarecare cu strădania migăloasă a sculptorului care, din blocul inform de marmoră, urmăreşte să scoată o armonioasă statuă.

Deosebirea este însă că marmora oferă un material cert şi pipăibil, cu un volum determinat şi care îngăduie mânei meşterului să-l cuprindă şi să facă o mişcare lângă altă mişcare, totul înlănţuindu-se în vederea realizării operei urmărite de artist.

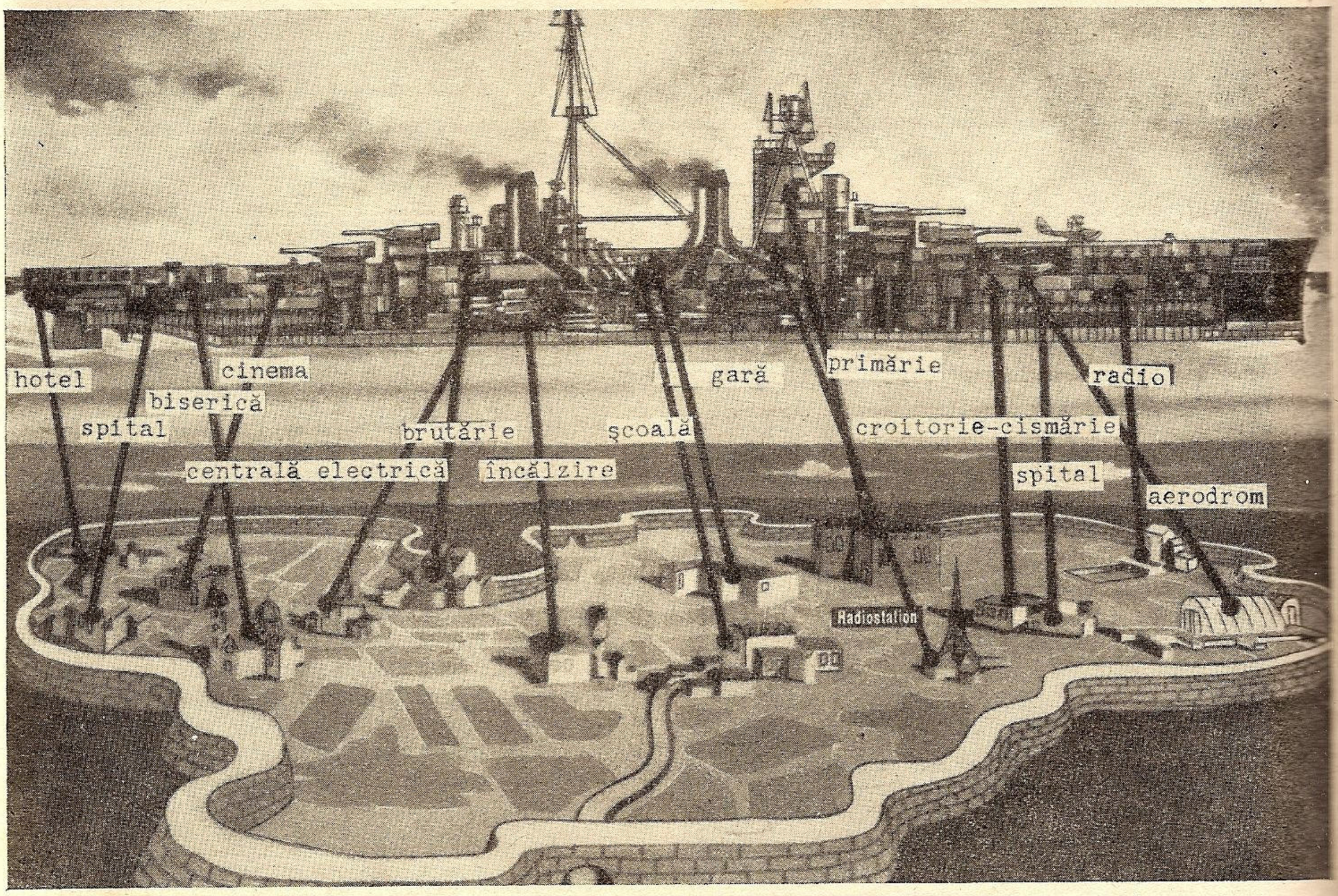
Cu vasul însă nu este tot aşa : realizarea lui este legată de calcule îndelungi şi complicate, cari umplu pagini după pagini.

Viaţa lui începe cu cifre, şi minunata operă care mai târziu va ieşi din şantier este rânduită tot de cifre, cari-i fixează condiţiunile de existenţă în modul cel mai minuţios.

Putem spune că pentru o navă cifrele sunt aproape cum e sângele pentru o făptură organică.

Numărul prevede şi fixează rezistenţa materialului, numărul stabileşte puterea în cai ; trebuie număr pentrul amperaj, număr pentru puterea iniţială a proiectilelor, număr pentru frânele speciale destinate reculului tunurilor, număr pentru turaţiile elicei, corespunzătoare diferitelor viteze, număr pentru cantitatea de petrol consumată la felurite viteze, număr pentru tot ce priveşte mişcările vasului şi existenţa fiecărei părţi componente.

Prin calcule, pe o foaie albă, aşa se concepe un vapor, iar când devine embrion trăieşte tot prin numere...



Organizarea cuirasatului se poate asemăna cu a unui mare oraş.

PREGĂTIRI IN VEDEREA NAŞTERII BASTIMENTULUI

Ce voim să facem ? Vrem un vas de război ? Vrem să aibă nouă tunuri de 406 ? Să ne închipuim că ne fixăm asupra acestui tip.

Atunci să ne oprim pe lângă cifra de 45.000 tone.

De la început, să notăm cifra de 15% din totalul greutăţii, destinată pentru greutatea tunurilor şi a proiectilelor ; să notăm cifra de 35% pe care trebuie s'o lăsăm pentru cuirasă ; să notăm 25% pentru corpul vasului, şi 10% pentru maşini şi pentru mişcarea vasului.

Ceeace ne va rămâne va fi 15%, pentru greutatea oamenilor, pentru lucrurile lor, pentru alimente şi pentru tot ceeace mai este necesar vieţii la bord, viaţa care are atât de mari şi numeroase cerinţe.

Să începem prin a alege o carenă capabilă să ne dea iuţeala pe care voim s'o atingem şi să calculăm apoi ce anume putere, în cai, este necesară spre a face vasul să se miste cu viteza voită.

Ne lovim de nevoia unei maşini ale cărei proporţii nu se împacă cu corpul vasului nostru, şi care lasă foarte puţin loc pentru îmbarcarea combustibilului necesar spre a da vasului autonomia sau libertatea de mişcare voită.

Incepe atunci munca plină de trudă şi de migală pentru stabilirea unui proiect menit să ne asigure o mai mare margine de greutate pentru autonomie, — adică pentru putinţa de liberă mişcare, şi de realizare a vitezei vasului, — rupând cât vom putea din spaţiul destinat armamentului şi celorlalte piese şi instalaţii obligatorii la bord. Această câştigare de spaţiu trebuie realizată însă fără a dăuna nici bunei funcţionări a instalaţiilor, nici liberei mişcări sau confortului oamenilor cari alcătuiesc echipajul.

Socoteli peste socoteli şi cifre peste cifre umplu paginile, vreme de săptămâni, în căutarea formulei necesare, formulă care trebuie să aibă în vedere, fără îndoială, şi toate neprevăzutele unei atât de impozante construcţii.

Calculele urmează altor calcule, până când capitolul respectiv apare ca rezolvat.

Se pune apoi problema unei cuirase care concentrează sau adună greutăţi prea mari într'un spaţiu minim, ceeace ne obligă să căutăm o structură capabilă să suporte această greutate, printr'o specială repartizare a caricului.

Se cere apoi o carenă — sau o formă — capabilă să primească un aparat motor de o anumită putere, ceeace îi schimbă complet linia, sau face ca vasul să nu mai aibă nici iuţeala şi nici stabilitatea dorită.

Şi, în cele din urmă, când această nouă strădanie îndelungată, aceasta nouă muncă de încordată răbdare s'a sfârşit, şi când noul vas poate fi considerat ca definit în elementele sale principale, urmează împărţirea schematică în compartimente interne şi, în fine, desenul general după care se va începe altă operaţie, înainte de a se purcede la construcţia propriu-zisă.

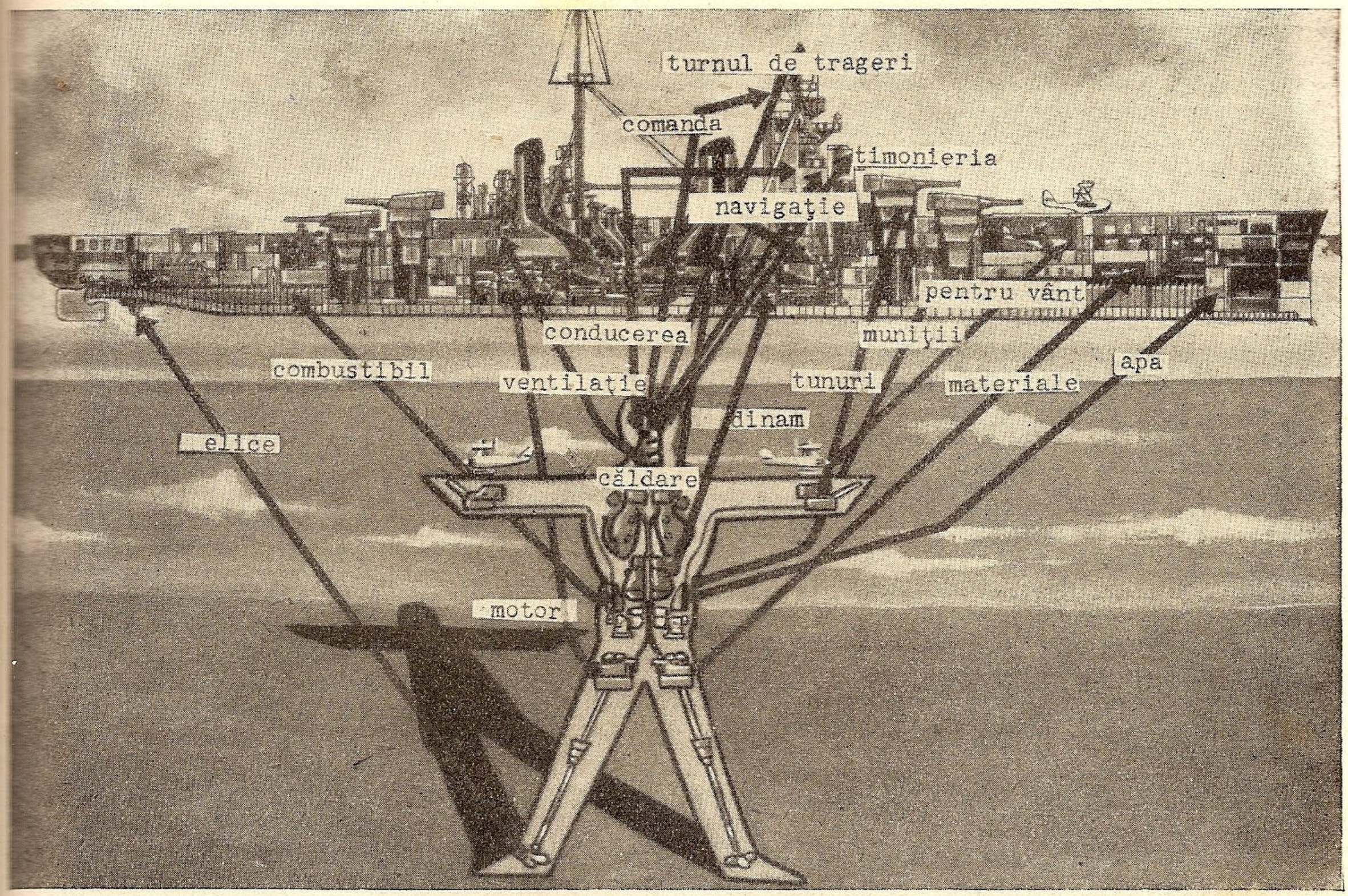
Operaţiunea care începe nu este mai puţin grea şi nici mai puţin interesantă. Ea merită să fie de asemenea arătată aci.

VAPORUL ESTE GATA SĂ SE NASCĂ...

De data aceasta, începe o activitate, care nu mai este pe hârtie.

Incepe lucrul pe ardesie, în acele enorme şi luminoase încăperi cari sunt sălile de modelaj ale arsenalelor şi ale şantierelor.

Acolo se construieşte în desen, bucată cu bucată şi



Organele vitale ale chiurasatului sunt asemănătoare cu ale omului.

piesă cu piesă, totalitatea elementelor cari constituesc marea structură care seamănă cu o cutie toracică, destinată să cuprindă partea vie şi vibrantă a vaporului.

Totul este minuţios pus la punct, perfect îmbinat şi armonizat, dând imagine totală şi amănunţită, desenată, în formă de planuri, — a ceeace va fi proiectat.

Se desfăşoară deci această nouă, lungă, răbdătoare şi tăcută muncă a calculatorilor, — când nu numai carcasa, dar şi toate elementele componente capătă fiinţă în principiu, cunoscute ca dimensiuni, ca structură intimă, ca rezistenţă, şi ca fel de a se lega şi de a se integra în marele organism.

Incepe apoi, abia după aceea, oboseala plină de frumuseţe şi de larmă a fierarilor, a dulgherilor şi a tuturor celorlalţi meşteri şi a ajutoarelor lor, cari aleargă şi se încordează în vederea atingerii scopului propus, — traducerea în fapt a proiectului schiţat şi desenat.

Ceremonia specială a aşezării primului element al chilei, jocul macaralelor electrice, cari se coboară şi se ridică fără încetare, transportând marile piese metalice, asurzitorul zgomot al ciocanelor pneumatice sau huruitul nenumăratelor aparate electrice pentru sudarea structurilor, pentru legătura carenei, pentru compartimentarea interioară şi o mie de alte zgomote, amestecate cu strigătele şi cu cântecele oamenilor cari lucrează cu nădejde, dau o muzică rară, cum nu se aude în altă parte...

Pentru o navă de tip „Littorio", e nevoie să se pună în lucru nu mai puţin de 12.000 tone de oţel, ceeace face cam treizeci de trenuri, de câte 40 de vagoane încărcate cu oţel, adică ceva care uimeşte...

In mijlocul acestei animaţii şi al zgomotelor cari sunt de auzit numai aci, vaporul ia fiinţă...

Se vede apărând, gata, chila, înroşită de minium, se văd apoi, din carcasă, definite spaţiile interne şi se arată de pe acum locul unde vor fi instalate maşinile, după cum se ghiceşte repede că deschizăturile cilindrice cari coboară de pe covertă până în sentină vor cuprinde părţile mobile ale turelelor tunurilor.

In mijlocul unui freamăt nesfârşit şi a unei muzici speciale ieşite din tot felul de aparate, de macarale şi de ciocane, nava creşte din oră în oră şi din zi în zi, luând formă materială din ce în ce mai vizibilă şi cu un aspect din ce în ce mai impozant şi mai maestos.

NAVA INCEPE SĂ TRĂIASCĂ

Se apropie ziua cea mare, când nava, în sfârşit, gata, şi lăsată la apă, va începe să trăiască, — împreună cu oamenii şi pentru oameni, — acea curioasă şi eroică viaţă a ei, viaţă de aprinse agitaţii şi de mare activitate de zi la zi şi oră la oră.

Sosesc tunurile, din cari fiecare în parte are gura cât un trunchiu gros de stejar, fiecare putând să lanseze, la distanţă de 40 kilometri, un proiectil de 1000 kilograme, — zece chintale de oţel cari zboară prin aer cu o viteză de 800 metri pe secundă...

Se montează apoi centralele electrice, patru centrale electrice cari ar putea să furnizeze lumina necesară unui întreg oraş.

Automatismul năvilor moderne, nevoia de a executa repede manevrele artileriei, duce la obligaţiunea de a aplica la bord un necrezut de mare număr de motoare de diferite tipuri şi de diferite puteri, de la cele mai mici, — pentru curăţat cartofi, de oarece ar fi prea mare oboseala de a curăţa cu mâna cartofi pentru 1500 de oameni, — până la motoarele mari cari servesc la ridicarea muniţiilor.

Instalaţia electrică, cerând nu mai puţin decât 500 Km. de sârmă, este completată cu 6000 de lămpi cari vor lumina toate colţurile vasului, iar 5000 indicatoare, cu trei manometre şi numeroase instrumente de semnalare vor constitui organele de control al acestui complex sistem.

Organul de comunicaţie interioară va fi alcătuit de 650 de aparate telefonice cari vor face să se găsească într'o permanentă legătură cei chemaţi să trăiască şi să lupte laolaltă, în această cetate construită în trei planuri suprapuse, luminată în mod permanent ca ziua, în acest munte de oţel.

In interiorul său circulă continuu un curent de aer forţat, asemănător celui care se întâlneşte în cuprinsul minelor ; de oarece uriaşa casă care este vaporul nu are uşi sau ferestre pentru aerisit, curentul de aer este produs cu ajutorul pompelor electrice speciale cari lucrează ziua şi noaptea, fără niciun minut de întrerupere.

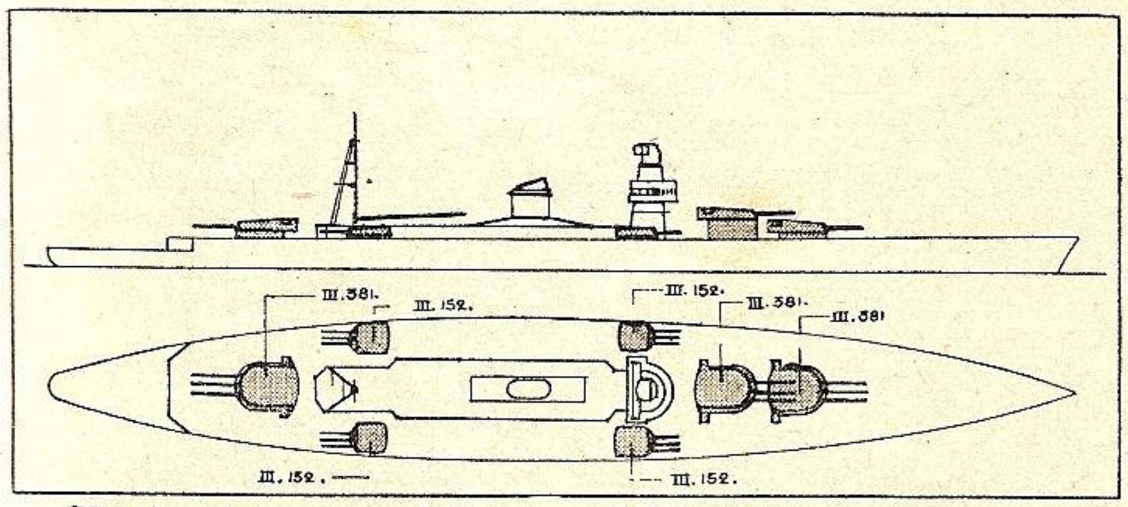
VAPORUL, IN FINE, TRĂIEŞTE !...

Vaporul, pus la punct în toate amănuntele şi prevăzut cu tot ceeace cere viaţa la bord, trăieşte însfârşit ! El există în realitate nu numai în formă de calcule sau de planuri...

Vasul şi-a făcut probele şi-a înălţat pavilionul de război, are un comandant, are şi echipajul repartizat la posturi... Gata !

A virat ancora şi a ieşit în larg... Acolo el vibrează şi trăieşte o viaţă care nu are termen de comparaţie cu nimic.

El trăieşte o viaţă tainică şi plină de permanente pulsaţii, semănând cu viaţa oricărei făpturi vieţuitoare. Semănând cu bătăile inimii unei vietăţi, vaporul are nesfârşita sa mişcare mecanică interioară, metalică şi sacadată, care se amestecă cu zgomotele de tot felul ale vieţii la bord. El are şi o respiraţie proprie : atmosfera care se menţine la bord şi care e totdeauna predominată de un simţit miros de văpsea, amestecat cu mirosul de ulei, de zinc şi de răşină.



Silueta şi armamentul cuirasatului „Vittorio Veneto".

In interior, echipajul trăieşte cu conştiinţa permanentă a datoriei.

Oamenii se schimbă ziua şi noaptea, din două în două ore ; din patru în patru ore revin la maşini, la dinamo, la căldări.

Conform programului stabilit, oamenii fac, în grupuri, exerciţii, se ocupă, fiecare la punctul unde e repartizat, — de nevoile navigaţiei sau ale aprovizionării : se aşează, în grupuri, la postul de incendiu ; se grupează în jurul tunurilor sau al instalaţiilor pe cari le au în supraveghere.

Cu un cuvânt, fiecare om dela cel mai mic până la cel mai mare în grad, face ceva, atent şi încordat, contribuind la bunul mers al vieţii la bord ca şi al nenumăratelor dispozitive cari alcătuiesc organismul vasului, acum viabil şi în activitate.

Este uimitoare şi adânc impresionantă viaţa acestor tineri cari lucrează plini de sudoare, într'o temperatură foarte ridicată, toţi însă plini de voie bună şi cu conştiinţa deplinei lor alăturări sufleteşti, în vederea scopului unic urmărit, serviciul pentru Patrie !

INIMA VAPORULUI

Cei patru trompeţi ai năvii s'au grupat împreună, sub puntea de comandă şi toţi patru deodată, într'un acord perfect, sună cu putere ordinul „la posturile de luptă !...

E un semnal sfredelitor, viu şi vibrant, care face ca toată suflarea omenească şi parcă şi toată aparatura tehnică a vaporului să tresalte şi să se concentreze în sine însuşi, într'o serie de mişcări în ritm accelerat, fiecare om alergând la punctul care îi este fixat...

Megafoanele au făcut să răsune aceste sunete de trompetă în tot cuprinsul vaporului, în toate despărţiturile lui, până în cele mai îndepărtate şi mai ascunse colţuri, şi în depositele de muniţii, unde cei 40 de servanţi s'au şi aliniat, făcând lanţ, gata să-şi treacă din mână în mână, unul altuia în balans, explosibilele.

In micul colţ îngust de la pupa, este de gardă un om care, în mirosul tare de ulei şi încărcat de vapori, stă nemişcat, neputându-se urni deacolo decât când va fi înlocuit. El nu va vedea nimic din ceeace va fi şirul de episoade zguduitoare ale bătăliei, şi, pentru el, sfârşitul a ceeace va fi lupta anunţată va fi egal cu una din două : sau va auzi trompeţii sunând voioşi încetarea luptei cu victorie, sau se va trezi în adâncul mării...

Fiecare om e la postul lui ; fiecare compartiment şi secţie şi-a închis uşile etanşe, fiecare maşină şi aparat este în funcţiune...

Afară e un soare minunat, un soare admirabil, care-şi tremură lumina de aur pe întinsul nesfârsit al apelor mişcătoare...

Această feerie însă n'o vor putea vedea decât cel mult 10 oameni din cei 1500 cari sunt pe vapor. Toţi ceilalţi sunt închişi şi stau sub lumina lămpii, cu schimbul de aer asigurat de conductele speciale... Ei vorbesc totuşi între ei, şi aud ordinele cari li se dau, stând cu ochii la indicatoarele luminoase, la manometre, la amperometre şi la toată celelalte aparate indicatoare.

Insuşi Comandantul este închis pe comandă, în turela sa cuirasată ; de acolo. prin deschizăturile anume făcute spre a-i îngădui observarea cadrului, va avea chip să vadă ţinta, va .vedea, poate, zbuciumul apelor ridicate de proiectilele trimise, însă fiziceşte, materialmente, el nu mai are vaporul în mâna lui... Poate face totuşi ca vocea lui să ajungă până în toate colţurile, cu ajutorul microfoanelor - amplificatoare, poate să primească imediat orice comunicare din tot cuprinsul bastimentului, însă este dator să facă în mod permanent o muncă specială : stă mereu cu ochii aţintiţi la indicatoarele luminoase, la o sută de instrumente cari-l înconjoară şi cari prin semnele lor, îi spun tot ce se petrece.

Pe această cale, Comandantul cunoaşte situaţia în fiecare moment : ştie câte tunuri au tras şi cari tunuri sunt, în această clipă, gata să tragă ; ştie în fiecare clipă cum merg maşinile, cum merg căldările, pe câte grade e pusă timona şi ştie ce direcţie dă busola etalon, care este în viscerele cele mai adânci ale provei.

La turele, tunarii trag fără să-şi vadă obiectivul de atins, care e dincolo de arcul orizontului, şi cu toate acestea ei ating ţinta. Cum se întâmplă această minune ? Sus, pe un punct înalt al catargului, este un singur ochitor, care vede pe inamic şi-l ţine în mod permanent încadrat în câmpul său vizual, cu ajutorul ochianului.

Lângă tunurile lor cari se mişcă, supuse şi tăcute, ochitorii tunari manevrează prompt, executând întocmai dispoziţiile ochitorului de la postul de pe catarg, şi gurile de oţel trimit proiectile după proiectile.

Dar fochiştii ce fac ? Fochiştii sunt şi ei închişi, fără să vadă şi fără să ştie nimic din ceeace este împrejur. Ei stau grupaţi la diferite secţii ale căldărilor. In această poziţie fiind, au văzut că pe indicatorul care le stă în faţă s'a mişcat acul aparatului şi s'a oprit la linia care arată „daţi forţa maximă". Acul a rămas la această indicaţie, şi fochiştii ştiu ce au de făcut.

In această atmosferă de cuptor, nu s'aude decât zgomotul vâjâitor al ventilatorului care trimite aer, în torente, spre a ajuta arderea petrolului, pe când afară se aud bubuiturile tunului.

Lupta se desfăşoară. Insă, pentru fochişti, orizontul bătăliei este redus la indicaţia manometrului, care arată „puterea maximă".

In camera de ordine, — o curioasă cameră albă care ar putea fi luată drept o sală de operaţie, dacă n'ar avea o sumedenie de telefoane şi de tuburi, — se găseşte comandantul secund, cu un grup de oameni, şi care e inima vaporului. Locul lui este pe a doua punte de comandă, punte protejată în aşa chip încât chiar când ea ar fi distrusă de bombardament, Comandantul secund să poată rămâne la post, pentru ca bastimentul să poată continua să se mişte şi să-şi facă datoria până la capăt.

Considerată în totalitatea ei, o asemenea navă apare ca una din cele mai impresionante realizări ale geniului omenesc, ca o uriaşă tablă pitagorică pe care o încadrează maşini, tuburi, lumini, telefoane, plăci de oţel, semnalizatoare şi oameni cari mişună în tot cuprinsul...

Omul care o vede de departe nu ştie, şi nici nu bănuieşte măcar, câtă încordare, câtă strădanie şi câtă energie s'au cheltuit pentru realizarea acestei opere pline de viaţă şi de nervi, operă destinată să lupte cu alte făpturi de felul ei şi să le biruiască.

G. SP.

(după „Tempo").

ASUPRA DVS.!...

...a lucrărilor Dvs. şi a preocupărilor Dvs. se publică adesea în cele 120.000 ziare şi reviste din lumea întreagă articole şi notiţe care vă sunt absolut necesare. Dacă doriţi să aveţi aceste articole şi notiţe preţioase, ca şi instituţiile din străinătate şi din capitala ţării noastre, adresaţi-vă şi Dvs. agenţiei

„SERVICIUL GAZETELOR"

Directori: AUREL M. ALICU şi EM. SAMOILĂ

Bucureşti I, — Str. Sf. Constantin 24 — Telefon 3-16-15

care vă dă cu plăcere orice lămurire suplimentară şi vă face — la cerere — şi probe gratuite

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

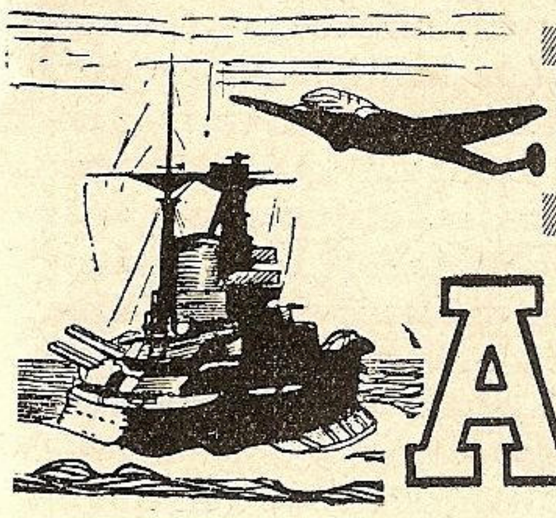
Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

DELA UN NUMĂR LA ALTUL
(1 Martie — 30 Aprilie)

Sumara noastră cronică, deşi repetă multe din acţiunile rezumate în cele trecute, — atacuri aeriene, torpilări, etc., — caracteristice războiului modern, totuşi va înregistra şi câteva „noutăţi", urmare a ultimelor evenimente politice. Astfel:

MINELE ŞI SUBMARINELE

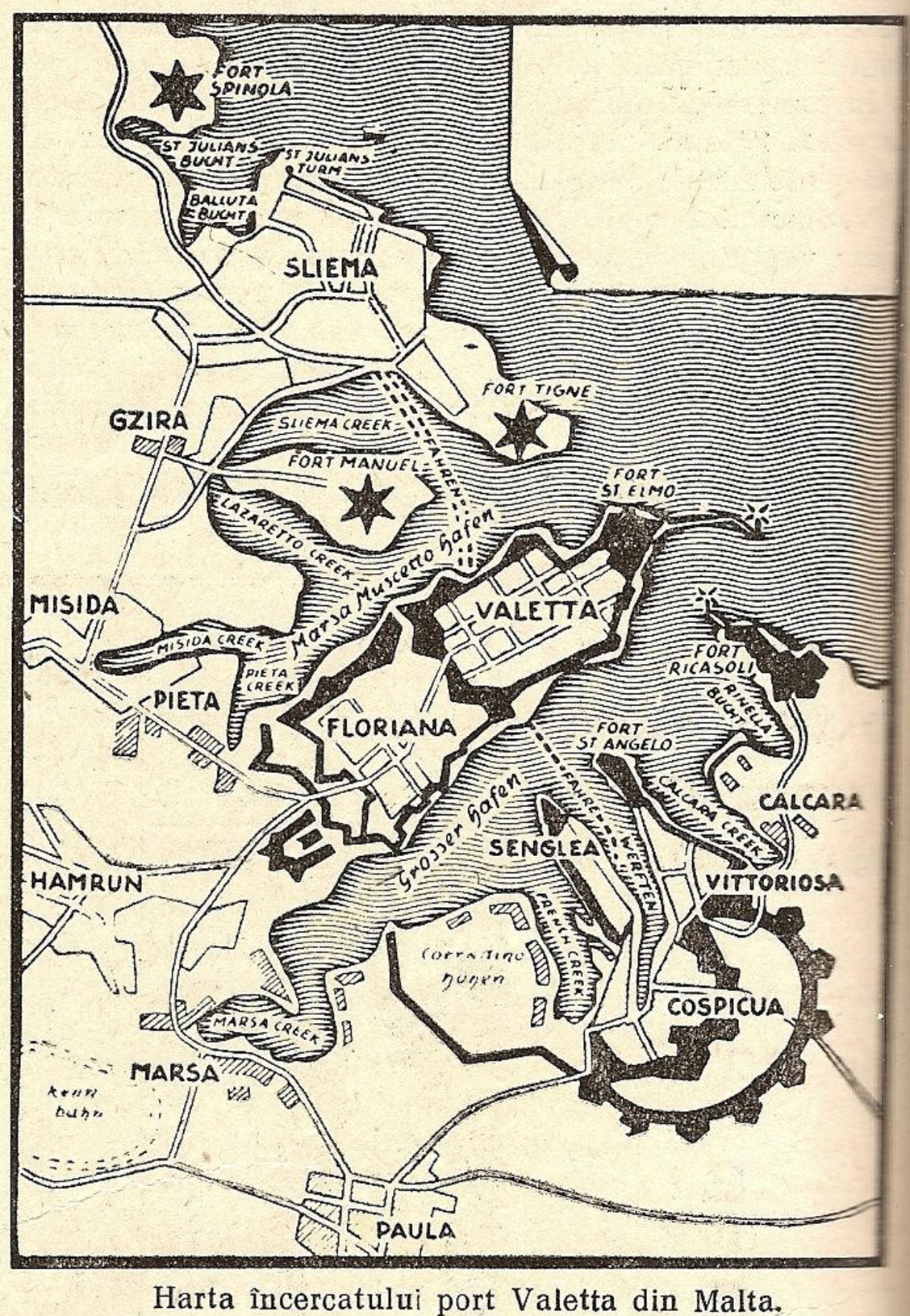
Au continuat să facă victime, cari pun în grea cumpănă transporturile pe apă, atât în Mediterana, cât şi în Atlantic. Cu toată blocada şi contra blocada, totuşi, graţie patriotismului, avântului şi disprețului de moarte al marinarilor, parte din convoae reuşesc a ajunge la destinaţie, cu orice risc, cu orice pierdere. Cel mai vădit exemplu îl dă Mediterana, un spaţiu închis, mai îngust şi bine păzit. Cu toate acestea Axa a putut face transporturi de trupe motorizate şi mecanizate din Italia în Africa de Nord, — iar Anglia a reuşit să debarce peste 100.000 de oameni în Grecia. Nu fără pagube, bine înţeles, — totuşi!

Submarniele britanice UTWORT şi TRIUMPH au reuşit să atace fiecare câte un convoi italian care transporta trupe şi material. La 3 Martie un submarin italian a scufundat două submarine britanice.

Un caz rar: submarinul englez SEAL, de 1475 tone, armat cu 8 tuburi lans-torpile, care în primăvara anului 1940 a fost silit să se predea, spre a scăpa de atacul unor hidroavioane germane, — astăzi, după studierea lui, operează sub pavilion german.

In Atlantic, atât pe coasta de West a Africei, cât şi a Angliei, submarinele germane şi italiene lucrează în acelaş ritm. Dintr'un singur convoi de 34 nave surprinse în Nordul Angliei de submarine şi avioane, — 17 au fost scufundate.

Până la 30 Martie, Anglia pierduse 30 submarine, —



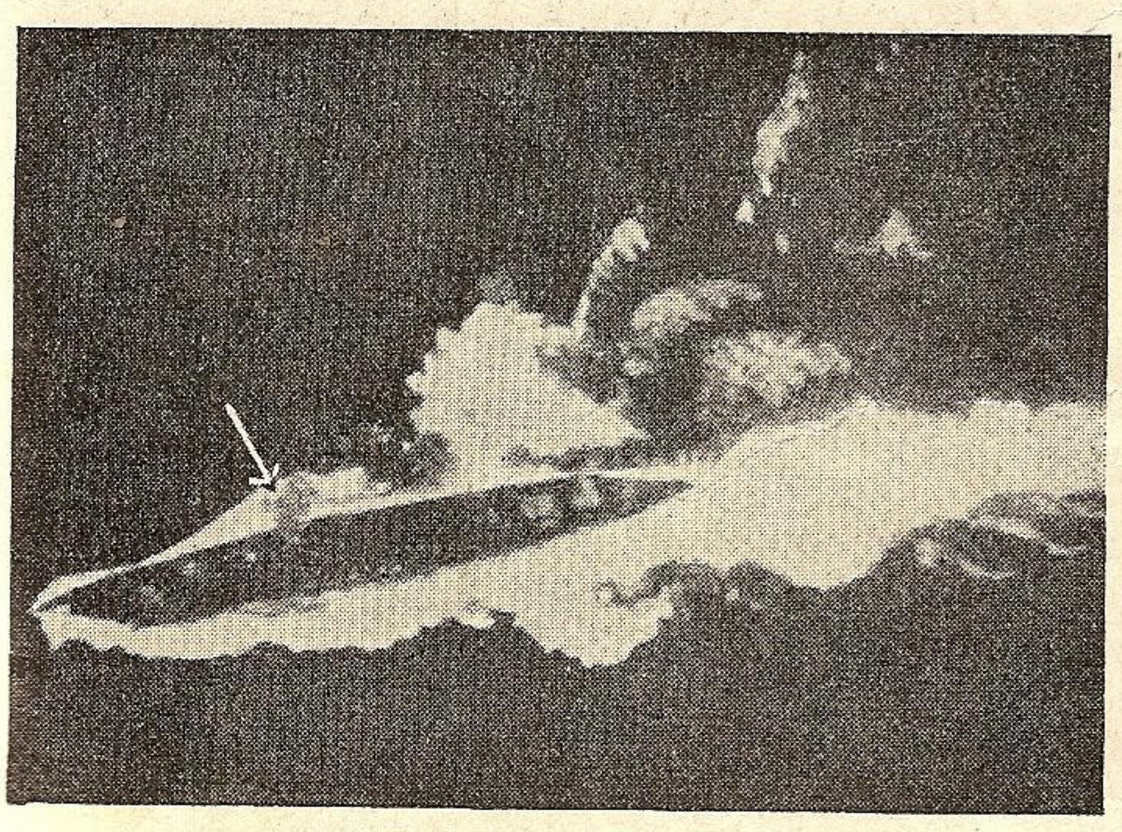
Harta încercatului port Valetta din Malta.

deci mai mult decât jumătate din câte avea la deschiderea ostilităţilor.

Datele sosite dintr'o parte şi alta, deşi nu se prea aseamănă, dovedesc că numărul victimelor a fost destul de mare. Astfel, numai între 1-8 Martie Englezii recunosc că au pierdut 98.832 tone, — pe când Germanii spun 163.000 tone. Presupunând adevărul în jurul cifrei de 100.000 tone, — ne dăm seama de primejdia submarină.

Luna Martie se închee cu un bilanţ destul de îngrijorător: în Marea Mânecii şi Atlantic, scufundate 193.000 tone, în Mediterana 325.000 tone, aviaţia 200.000 tone, — în total 728.000 într'o singură lună.

Minele au făcut mai puţine victime, găsindu-se mijloacele de evitare. Totuşi se înregistrează pierderea a 2 vase jugoslave în noaptea de 2 Aprilie, cari au intrat într'un câmp de mine din Adriatica.



O navă supusă unui bombardament aerian.

AVIAŢIA

Lăsând la o parte acţiunile combinate cu submarinele sau în ciocnirile navale, aviaţia s'a arătat deoparte şi de alta tot atât de intrepridă.

Cea *engleză* şi-a arătat aceiaşi înverşunare în bombardarea porturilor cari ar putea servi drept bază invadării insulelor: Brest, unde întâmplător se găseau două cuirasate germane SCHARNHORST şi GNEISENAU, cari nu au fost lovite, în schimb docurile şi instalaţiile din port au avut mult de suferit ; Boulogne, Rotterdam, Calais, Bordeaux, Flessingue. In Germania au fost bombardate Colonia, Düsseldorff, Hamburg, Bremen, Emden, Kiel.

In Africa au fost deseori vizitate şi greu încercate porturile Tripoli, iar în Mediterana, Rodos, Katavula. La 5 Martie au fost atacate nave de război, în largul portului Chiamari şi Valona.

Aviaţia *germană* a continuat zilnica şi apriga pisălogeală a porturilor engleze Hull, Cardiff, Southampton, Great Yarmouth, Glascow, Liverpool, Bristol, Portsmouth, docurile Victoria şi Albert din Londra, făcând din ce în ce mai greoaie manipularea navelor cari descarcă sau încarcă. Nici aeroporturile din Scoţia, nici canalul Sf. Gheorghe n'au fost scutite.

In Mediterana aviaţia a ajutat efectiv la recucerirea porturilor din Nordul Africei, pierdute în lunile trecute ; precum şi atacând repetat Malta, Canalul de Suez, insula Cipru, Creta, unde, între altele, la 16 Martie, ar fi atins două vase de linie britanice, cari escortau un convoi, Salamina, Pireu, Belgrad.

La 19 Martie, o puternică formaţie alcătuită din 2 cuirasate, 6 crucişetoare şi câteva distrugătoare, au fost surprinse, navele mari fiind lovite de torpilele lansate.

Aviaţia *italiană* a concurat cu cea germană, atât în Africa de Nord, cât şi la bombardarea insulelor Malta şi Creta, — în special portul Suda, precum şi porturile Patras, Khalchi, unde a scufundat 29.000 tone.

La 7 Aprilie, în Mediterana de Est, un convoi puternic escortat, a fost împrăştiat, după avarierea unui crucişetor, unui distrugător şi a 3 vapoare de comerţ.

BLOCADA

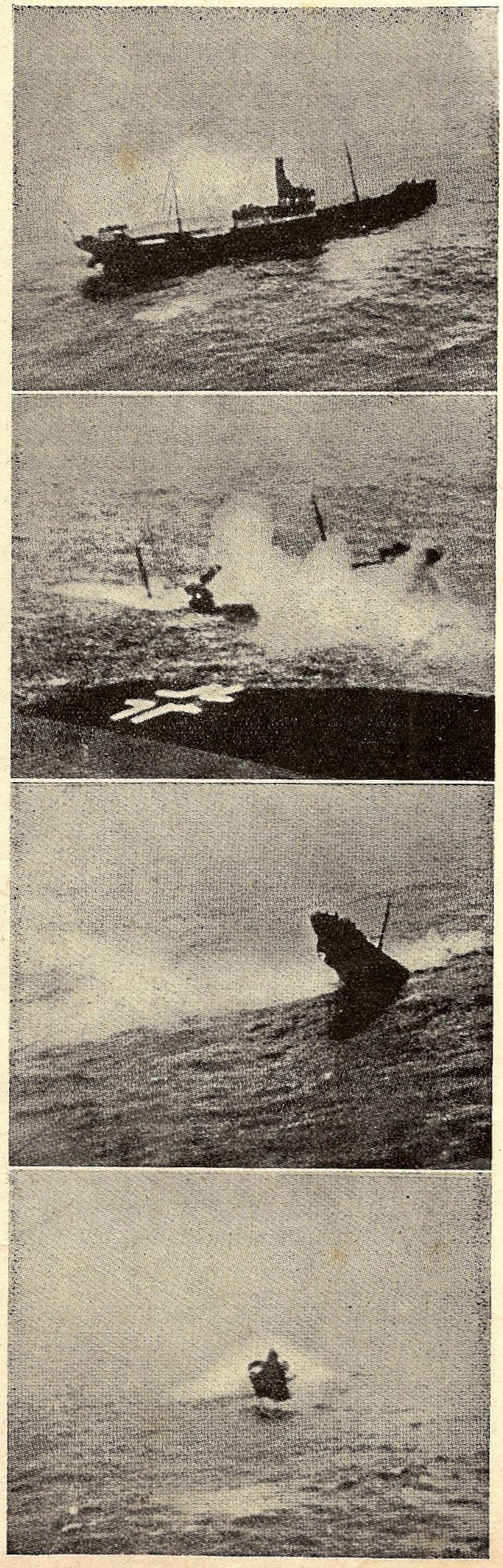
Blocada şi contrablocada, — din cauza căreia suferim şi noi, — se menţine cu aceiaşi vigoare, cu nave de comerţ armate, distrugătoare, submarine, avioane, vedete, mine, etc. Prin plăşile ei tot reuşesc însă să se strecoare unele convoiuri.

La 24 Martie, un convoi de 22 vapoare, navigând în Atlanticul de Nord, a fost surprins şi atacat de flota germană, deşi din escortă făcea parte şi un cuirasat tip *Malaya*. Au fost scufundate 43.000 tone.

Flota germană a reluat atacurile, chiar şi în Vestul Atlanticului. In ziua de 19 Martie au fost atacate, risipite, avariate şi incendiate convoiuri cari porniseră din America spre Anglia sau Capul Bunei Speranţe.

La 5 Aprilie, un vas de război german a scufundat crucişetorul auxiliar *Voltaire* de 13.245 tone şi vaporul *Britania* de 8.799 tone.

Vasele germane controlează apele Braziliene, iar în oceanul Indian au reuşit să scufunde multe transporturi britanice.



O dramă maritimă obişnuită : sfârşitul unui vas de transport torpilat aproape de coastele Irlandei. *(Signal)*

LUPTE NAVALE

In această perioadă destul de bogată în acțiuni de tot felul, au avut loc și ciocniri aeronavale, din care una destul de importantă.

La 4 Martie un grup de crucișetoare și distrugătoare engleze au apărut în fața insulelor *Lofoten* din Norvegia, pe cari le-au bombardat, distrugând vasele de pescari și instalațiile din port. Se știe că aceste insule sunt centrul industriei pescărești norvegiene, care dă Germaniei pește conservat, uleiuri și praf de pește.

Adevărată luptă navală a fost cea începută în noaptea de Sâmbătă 29 Martie, în Sudul mării Ionice, spre Apus de insula Creta.

Spre a turbura transporturile britanice dintre Egipt și Creta, în noaptea de 26 Martie forțe importante italiene, alcătuite dintr'un cuirasat, crucișetoare și distrugătoare au atacat baia Suda, din Creta. La înapoiere spre bază, în noaptea de 29 Martie, s'au ciocnit cu o escadră engleză compusă și ea tot din cuirasate, crucișetoare, distrugătoare și un vas port avion.

De îndată ce escadra britanică a fost informată de poziția și compunerea celei italiene, câteva avioane-torpiloare și-au luat sborul de pe nava port-avion, atacând în special cuirasatul de tip *Littorio*, pe care l-au torpilat, avariindu-l.

Cu tot întunericul și marea agitată, s'au angajat și flotele. Cea engleză, mai puternică, a reușit să scufunde crucișetoarele ușoare *Fiume, Pola, Zara* și *Giovanni della Bande Negre*, distrugătoarele *Vincenzio Gioberti* și *Maestrale*, pe lângă altele mai mici.

In această luptă aero-navală, una din cele mai mari până acum, a luat parte și aviația germană.

In alte mici ciocniri amiralitatea britanică confirmă scufundarea în 6 luni a patru crucișetoare, printre cari FORFARE de 15.000 tone, JERVIS BAY de 16.000 tone și VOLTAIRE.

Către sfârșitul lunii se observă mari concentrări de forțe navale britanice la Gibraltar, unde a sosit și crucișetorul SHEFIELD, avariat.

Pe lângă beligeranți, se bat și foștii aliați. La 31 Martie, un convoi francez escortat, a trecut prin Gibraltar, urmărit de forțe engleze, cari semnalau oprirea pentru cercetarea încărcăturei. Francezii au răspuns cu focuri, atât de pe vasele de escortă, cât și dela bateriile de pe coasta Algeriei, convoiul aflându-se în apele teritoriale. Navele franceze au reușit să intre în primul port, iar englezii să se retragă cu un mare vas avariat. Avioanele lor, la înapoere, au fost atacate de avioanele franceze.

AFRICA

Nordul Africei a prezentat dela începutul războiului și până acum, foarte interesante faze. Ținta fiind amenințarea efectivă sau demonstrativă a canalului de Suez italienii au reușit la început să pătrundă pe teritoriul egiptean. Englezii au reluat o viguroasă contra ofensivă combinată cu nave pe mare, avioane în aer și încercuiri pe la Sud, isbutind să gonească pe italieni nu numai din Egipt, dar chiar din porturile cari eșalonează gradioasa șosea ce lungește coasta.

Germanii sosind în ajutor, iar englezii fiind amenințați în Grecia, tot ce se câștigase a fost pierdut din nou: la 3 Aprilie fuseseră scoși din Bengazi, la 8 Aprilie din Derna, 11 Aprilie din Tobruk și la 14 Aprilie trupele Axei intrau din nou în Egipt, ocupându Solum.

In partea de răsărit, soarta armelor a fost de partea englezilor: Somalia engleză liberată, cea italiană ocupată, linia Djibuti-Adis Abeba căzută, Abisinia cucerită.

BALCANI

Aderarea României și mai târziu a Bulgariei la pactul tripartit, părea că va reuși să împiedice întinderea focului și în Balcani, aceasta cu atât mai mult cu cât în ultimul timp aderase și Jugoslavia. Ca o bombă a căzut însă schimbarea de regim din Jugoslavia și denunțarea pactului abia semnat de regență.

Din punct de vedere acuatic, — cronicele noastre nu se ocupă de operații de uscat, — se da o puternică lovitură Axei, prin faptul că se întrerupea navigația pe Dunăre, oprind aprovizionările atât în sus cât și în jos. Reapare clar importanța căilor de comunicații pe apă, maritime și fluviale.

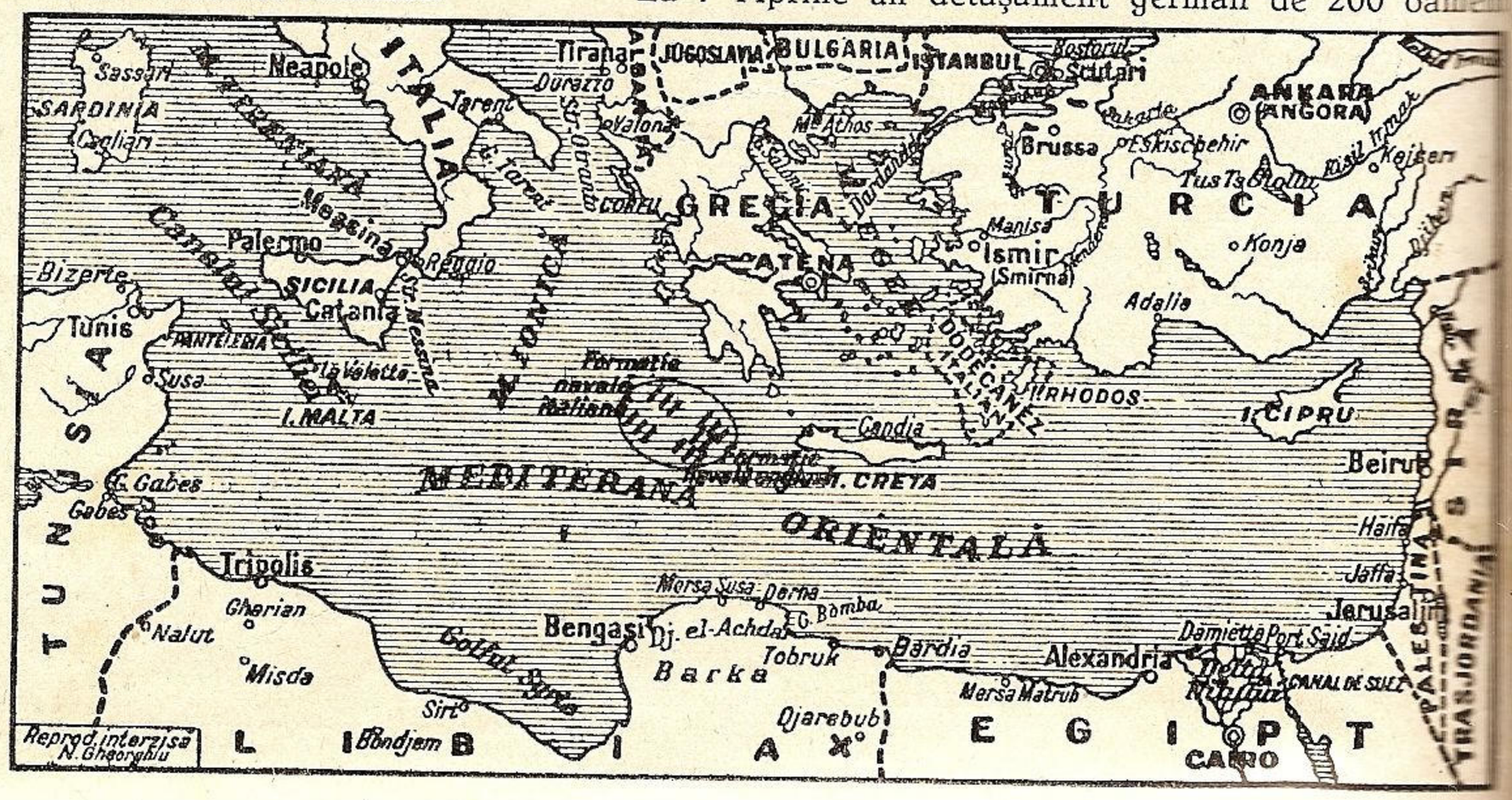
Lovitura era prea gravă, primejdia prea mare, ca germanii să nu reacționeze, atât dinspre Nord, spre a curăți Dunărea, cât și dinspre Sud, spre a ajunge la marea Egee și a face legătura cu Adriatica, despărțind forțele grecești de cele jugoslave.

Cum era de așteptat, atacul l-a dat aviația, bombardând nodurile de căi ferate, aerodromurile, Belgradul, porturile Spalato, Cataro, atingând nave.

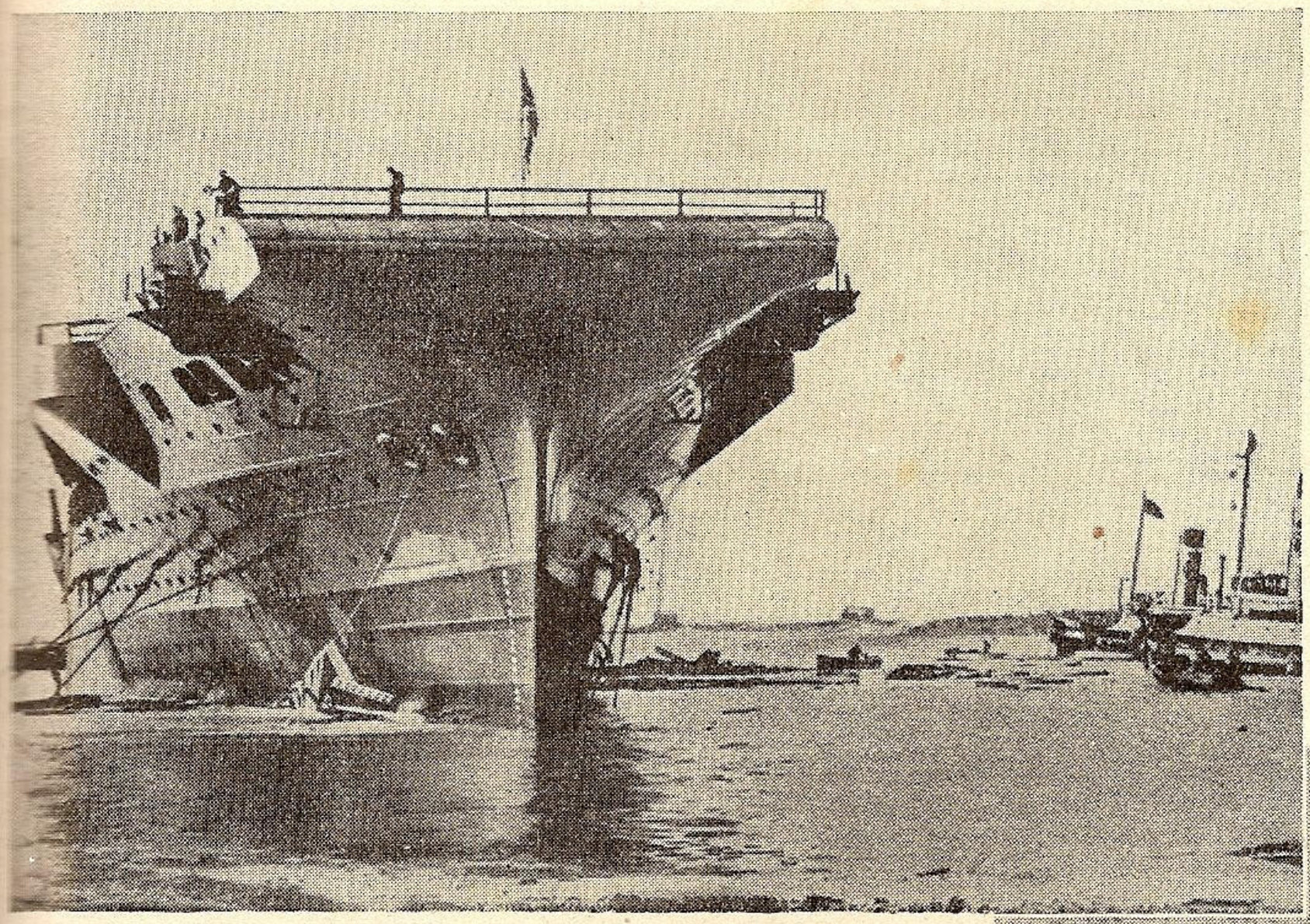
La 9 Aprilie, după trei zile, legătura între greci și jugoslavi a fost ruptă, germanii au ajuns la Egee, — Dedeagaci, — Salonic cucerit, trupele din Tracia capitulează. La 11 Aprilie joncțiunea trupelor germane-italiene se face la Ohrida.

De aci înainte drama se desfășoară cinematografic:

La 7 Aprilie un detașament german de 200 oameni



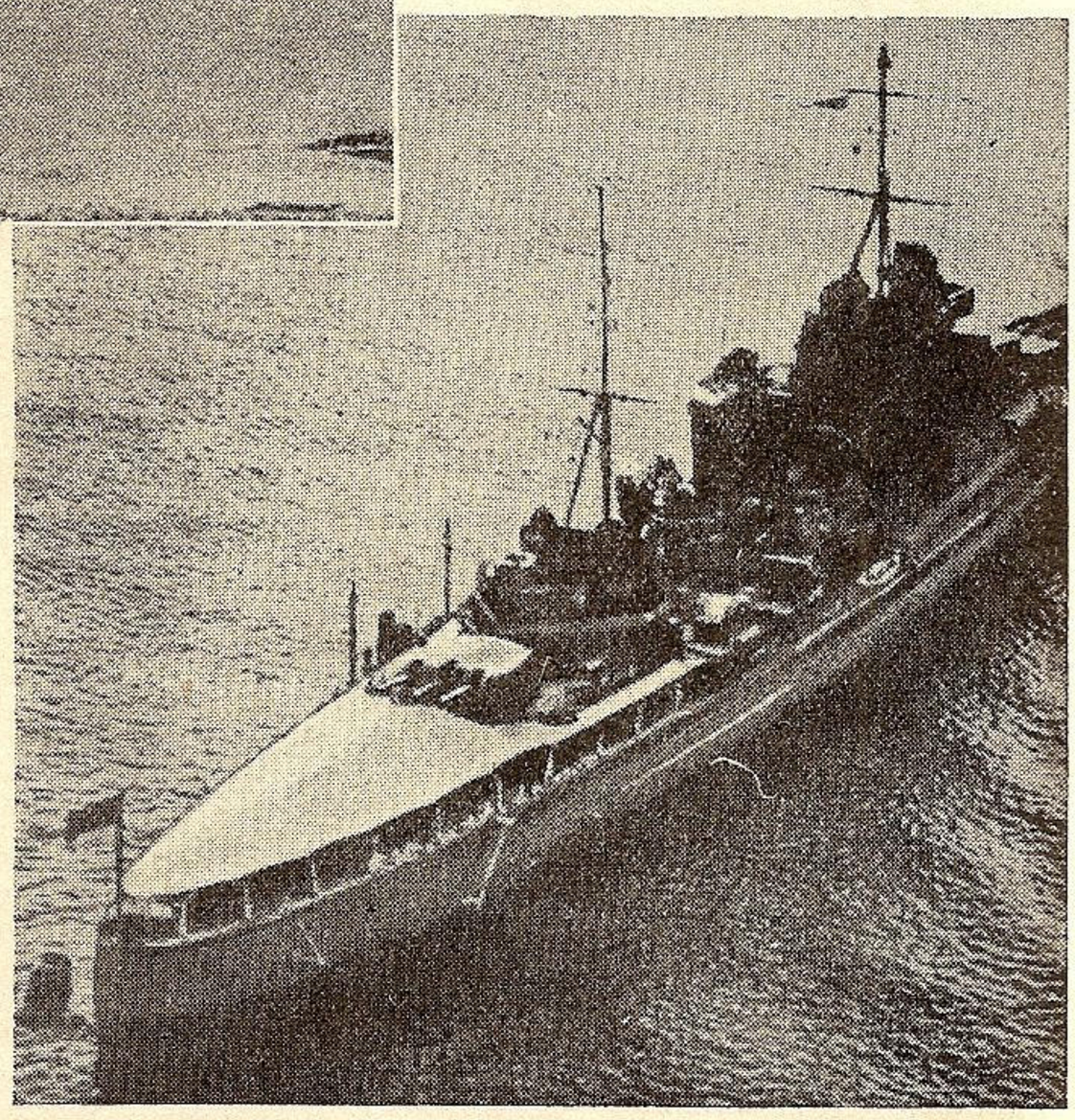
Zona în care s'a dat lupta dela 28—29 Martie (după ziarul Universul).



Nava port-avioane „Illustrious“ greu încercat în lupta dela Cap. Teleuda (a se vedea cronica trecută).

Crucişetorul englez „Southampton“ grav avariat şi scufundat de propriul său echipaj la 29 Martie.

(după Signal)



trec Dunărea, surprind trupele de pe malul jugoslav şi împiedică orice încercare de înfundare a canalului Porţilor de Fer. La 13 Aprilie Belgradul cade, la 18 armata jugoslavă capitulează şi la 20 navigaţia pe Dunăre e din nou liberă.

Pe coasta Dalmaţiei italienii ocupă la 12 Aprilie portul Sebenico, la 16 Spalato, Raguza, — ca apoi să se extindă spre Sud punând stăpânire la 20 pe portul Volo, la 28 pe insula Corfu, şi Patras, la 30 pe insulele Zante şi Cefalonia.

Spre Est, după ocuparea Traciei, la 22 Aprilie urmează capitularea armatelor din Epir şi Macedonia, la 23 e ocupată insula Lemnos, la 27 Atena şi Pireu, la 28 insula Eubea, Corintul e trecut şi la 30 trupele germane ajung în porturile din sudul Peloponezului, provocând mari pierderi de oameni şi materiale, atât înainte de ambarcare, cât şi în drumul spre Creta sau Alexandria, unde parte din trupele greco-britanice au reuşit să ajungă, greu, foarte greu încercate. S'au repetat cele petrecute în Norvegia şi la Dunkerque.

DIPLOMATICE

Statele Unite au decretat secfestrarea şi rechiziţionarea tuturor vaselor de comerţ străine care se află în portul lor, spre a umple golurile atâtor tone scufundate.

Discuţia este dacă dreptul internaţional justifică această măsură, dreptul la refugiu avându-l oricare dintre beligeranţi. A se reciti conferinţele d-lui profesor Daşcovici.

La fel au procedat şi Venezuela, Mexicul, Uruguay. Bine înţeles că Germania a protestat, iar parte din echipaje au dat foc vaselor aflate în porturile americane, periclitând navigaţia. Autorităţile au debarcat şi închis toate echipajele.

Deocamdată o telegramă din New-York (30 Aprilie) anunţă capturarea a 28 vapoare italiene, două germane, 36 daneze, cu un tonaj de 296.715 tone, la parte din ele debarcându-se echipajele, spre a evita acte de sabotaj.

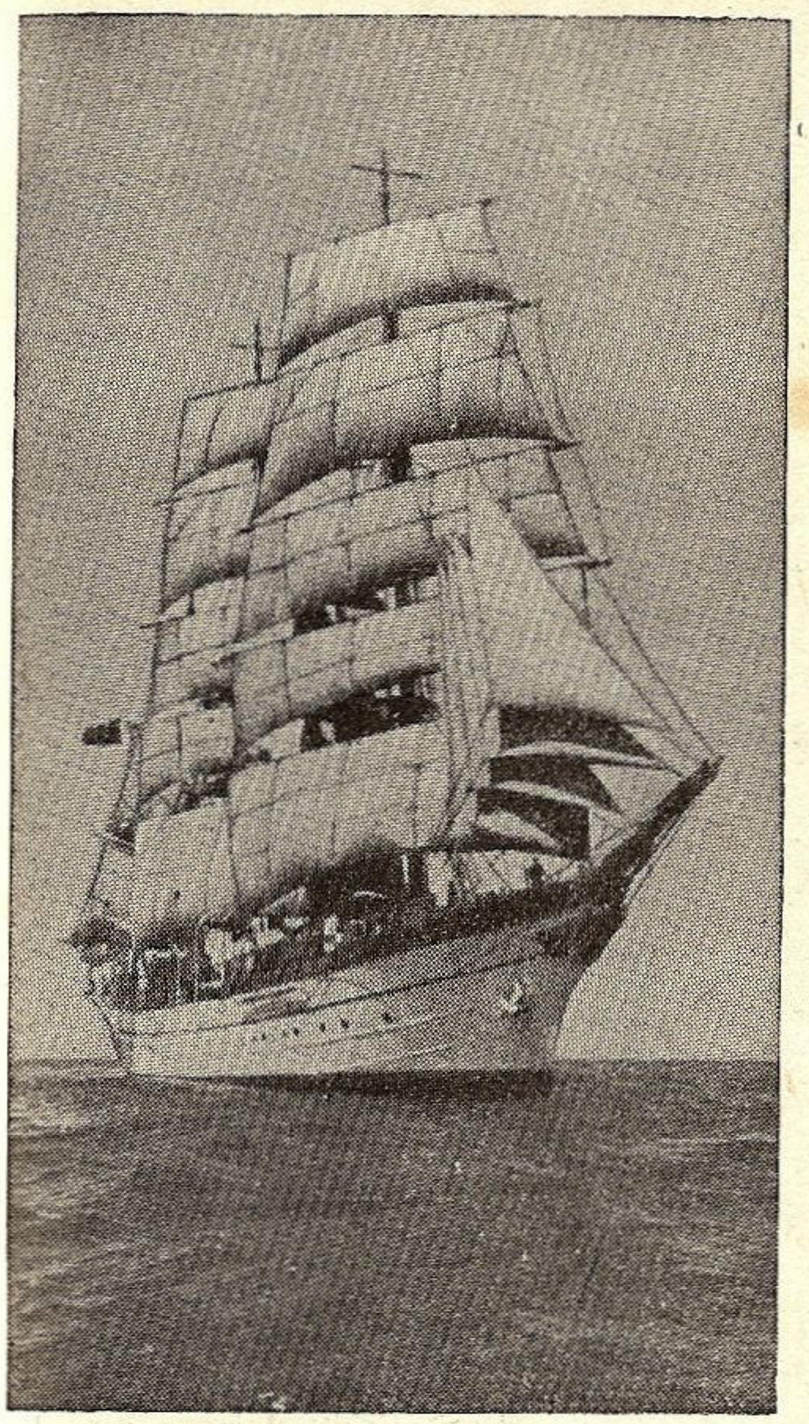
Vasele secfestrate vor fi atribuite diferitelor companii de navigaţie, în special „American Export Line“ spre a reîncepe cursele America — Egipt, debarcând materialele în Sudan.

Ultima măsură a Statelor Unite, care poate să fie urmată şi de o intrare în război, a fost acea de a decreta întinderea pazei Atlanticului până la 2000 mile spre Răsărit, spre a asigura transporturile până în zona declarată primejdioasă.

Un alt conflict diplomatic l-a provocat încheerea la 13 Aprilie a unui acord între ministrul Danemarcei la Washington şi guvernul Statelor-Unite, prin care acesta obţineau dreptul de a crea baze navale şi aeriene în Groenlanda.

Cum convenţia s'a încheiat fără ştirea sau aprobarea guvernului danez, aceasta şi-a destituit ministrul. Cum va împiedica Danemarca instalarea Americanilor în Groenlanda, e o problemă care nu ştim cum se va rezolva.

CRONICAR



Nava şcoală „Mircea"

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor în cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în aprига luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor"

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" *)

(11)

BĂTĂLIA (Continuare)

Toţi fuseseră aleşi de Comandantul şef, Generalul Bonaparte.

Contr'Amiralul Nelson primise însărcinarea să intre în Mediterana şi să blocheze Toulonul, pentru a împiedica plecarea expediţiei.

Intr'altă conferinţă s'a vorbit de această expediţie. Pentru a ne fina data când ea a pornit dela Toulon şi celelalte porturi, este bine să pomenim că la 15 Mai, Nelson se găsea cu trei vase pe coasta Provansei şi fregatele sale supravegheau baia Toulonului. La 19 Mai, o mică furtună de Nord-Vest pusese nava sa Amiral „Vauguard" în situaţia de a fi aproape pierdută. Din acest motiv se retrăsese cu chiu cu vai la San-Pietro, în Sardinia, şi timp de patru zile îşi reparase avariile.

Revenit în faţa coastelor franceze, constatase că şi fregatele sale părăsiseră blocada şi îl urmaseră în direcţia Gibraltar, unde îl credeau. De abia la 28 Mai Nelson află că expediţia Generalului Bonaparte pornise. Cu adevărat, marea întreprindere napoleoniană îşi luase drumul dela Toulon spre Egipt la 19 Mai 1798. Celelalte forţe porniseră şi ele succesiv şi raliaseră grosul astfel: cele dela Genua la 21 Mai, cele din Corsica la 27 şi 28 Mai. Cele dela Civita Vecchia trecuse mai înainte. In ziua de 9 Iunie toată expediţia era concentrată în faţa insulei vechilor cavaleri de Malta.

După această mare expediţie, Toulonul a văzut multe acte de neputinţă ale Marinei franceze.

Eforturile Primului Consul de a'şi construi un instrument de luptă pe mare, nu ating dorinţa şi concepţia lui, nici când ajunge Impăratul Francezilor. Toulonul era supraveghiat mai tot timpul de escadra lui Nelson.

In acele momente când flota engleză era împrăştiată pe toată coasta Franţei, sub conducerea genială a Semizeului Corsican, se organizează la Boulogne expediţia în Anglia.

Planul acesta genial nu s'a realizat, fiindcă Anglia a antrenat o navă aliată contra Franţei, care a dus la bătălia celebră dela Austerlitz din 2 Decembrie 1805.

Toulonul a văzut plecând din apele sale în acelaş an 1805, la 30 Martie, escadra lui Villeneuve, compusă din 11 vase, 6 fregate şi 2 bricuri. Această escadră a purtat cu ea peste apele oceanului Atlantic, incapacitatea şi lipsa de voinţă a Amiralului Villeneuve, pentru a ajunge la dezastrul dela Trafalgar, din 21 Octombrie 1805.

Din această zi de 21 Octombrie a pornit spre Est un fum greu al incendiului navelor franceze; el s'a abătut peste Austerlitz şi, la 2 Decembrie, a căutat să întunece soarele care strălucea acolo peste grenadirii lui Napoleon. Era prea mare lumina soarelui ca să fie întunecată de nişte nori izolaţi; dar acei nori circulă şi astăzi în atmosfera celei mai strălucite bătălii a Impăratului. Invingătorul dela Austerlitz înţelesese nevoia unei Marine puternice, dar Amiralii lui rămăseseră aşa cum îi cunoscuse el la Toulon şi în expediţia din Sardinia.

Nici odată nu a plecat din Toulon un amiral francez comandant al unei escadre, mai puţin norocos ca Villeneuve.

Niciodată gloria Angliei nu va fi mai bine încarnată în figura unui om, ca în aceea a Amiralului Nelson, învingătorul dela Trafalgar. Din acest motiv, drumul dela Toulon pe mare, spre ocean, a adus Marinei franceze cel mai mare doliu, iar drumul dela Boulogne spre Continent a dat Franţei acea strălucire care se va numi peste veacuri, Cometa Napoleon.

După Trafalgar, coastele Franţei sunt supuse unei blocade mai apropiate şi acolo unde bateriile de coastă nu ajung, sunt ancorate nave engleze.

O escadră se instalează în faţa Toulonului, pentru un moment, chiar la insula Parquerolles. Incercări mari pentru concentrarea forţelor franceze, sunt făcute fără rezultate.

Un fapt însă era evident: „după Trafalgar nu mai există o marină franceză, cu toate că nave franţuzeşti se mai găseau încă".

Odată cu căderea imperiului, marina franceză intră în convalescenţă. Această convalescenţă lungă duce însă la o refacere a forţelor morale şi materiale ale ei. Sub Napoleon III, Toulonul vede plecând din apele sale nave de tipuri noui, cari în faţa Sebastopolului încep refacerea unei tradiţii pe care o mai încercase Suffren.

Pentru a încheia această conferinţă, prin care s'a încercat a se schiţa trecutul militar şi marinăresc al Toulonului, trebue să mai pomenim odată. Aceasta este chiar ziua de 3 August 1914, când escadra de Mediterana a părăsit, către seară, Toulonul. Antrenamentul şi moralul ei în acea zi, era aşa cum rar se întâmplase în trecut.

Sub această privire fugară şi printr'o aruncătură de ochi asupra marelui port militar francez, îmi fac o datorie din a spune că marinarii francezi şi-au făcut o datorie faţă de marii navigatori ai omenirii, când pe monumentul eroilor lor morţi pe mări în 1914—1920, au pus numele tuturor acelora cari, începând cu Coleos la 600 a Chr. au colindat mările pentru a ne pune nouă la dispoziţie un sistem şi un patrimoniu din care se desgroapă comori într'una şi are comori nedesgropate.

O lectură plină de emoţie şi o înclinare pioasă în faţa acelor nume, era o datorie sfântă din partea tuturor celor dela bordul Navei Şcoală „Mircea", cari întreprind de abia după 2.400 ani un „periplu" mai puţin îndrăsneţ decât al lui Hanou din Cartago — 500 a Chr. — şi al lui Phiteas din Marsilia — 350 a Chr.

Dacă nu au făcut-o, sunt oameni ce nu au entuziasm şi trebuie să şi-l făurească; dacă au făcut-o, sunt oameni de suflet şi trebue să cultive atari fapte.

Căpitan POPESCU DEVESELU

CĂLĂTORIA GIBRALTAR — ALGER

O privire înapoi dealungul drumului urmat de Nava Şcoală „Mircea" pune în evidenţă un efort. Fără nici o exagerare se poate spune că acest efort a realizat o performanţă plină de nădejdi pentru viitor.

Pentru a face un mic bilanţ este necesar un rezumat:

1. Dela punctul =+44° 10' =+ 28° 40' nava a ajuns în 30 zile la cel mai de Vest punct al călătoriei sale, cu coordonatele =+ 36° 10' = — 5°23'.

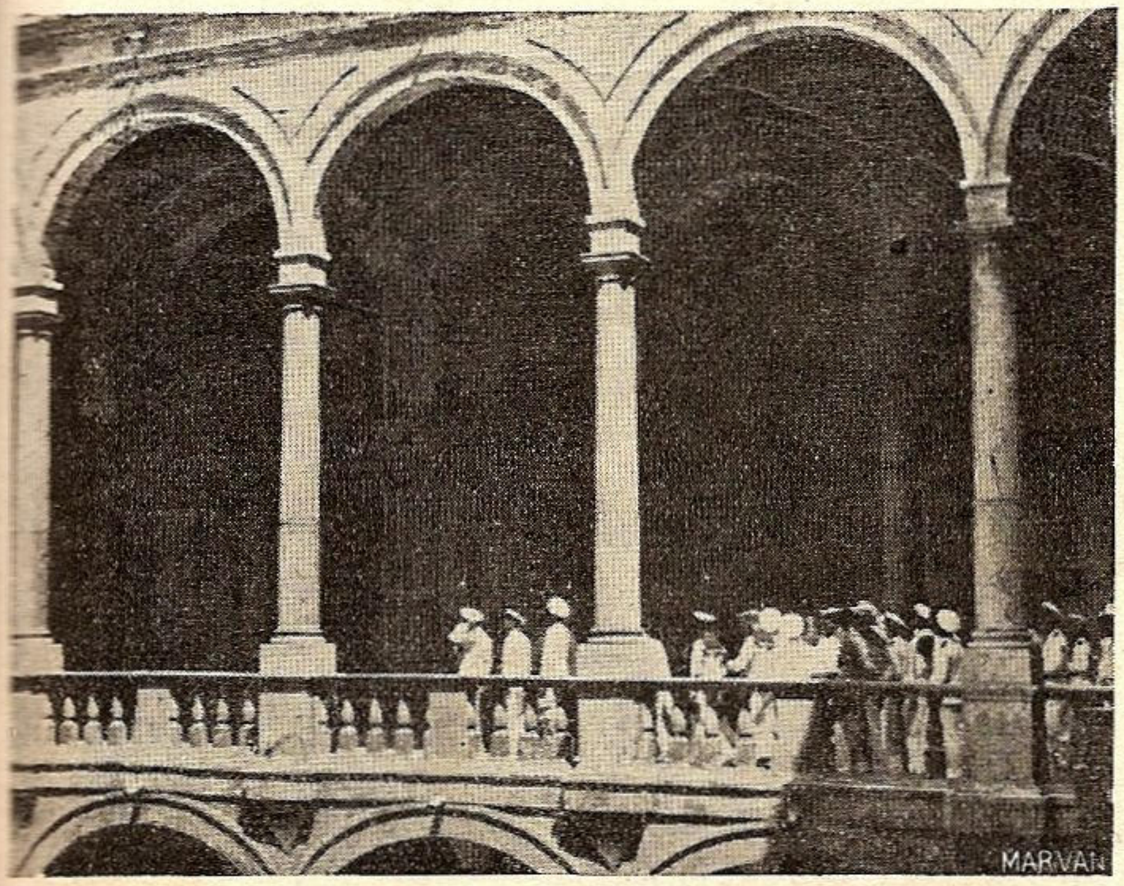
2. In cele 30 zile de călătorie s'au realizat 2503 mile în 381 ore şi 30 minute de marş, cu un număr de 12 zile de staţionare în 4 porturi.

3. Din milele parcurse şi orele de marş au fost 1048 mile în 174 ore şi 16 minute cu vele şi restul cu motor.

4. Milele parcurse sunt o frumoasă performanţă.

Drumul lui „Mircea" către Vest a fost ajutat de vânt şi se pare că în această direcţie are mai mulţi sorţi de a folosi velatura sa admirabilă şi greementul său de elegant-măiastră ţinută.

Afirmaţia de mai sus se întemeiază pe faptul că în drumul de întoarcere spre Est, augurii au fost vitregi. Fără vânt şi aproape numai pe timp închis, etapa a cincea a călătoriei s'a executat cu motorul.



Monreale.

Inainte de a trece la expunerea cronologică a faptelor ce s'au depănat dela Gibraltar spre Alger, să mai facem încă un popas.

Din dările de seamă anterioare s'a putut desprinde — rezumativ, felul cum Nava Şcoală „Mircea" a fost primită în diferitele porturi. S'a arătat acolo entuziasmul unora şi răceala altora.

Este un fapt despre care nu s'a spus nici un cuvânt.

Despre aceasta se impune o completare acum când Nava Şcoală a luat calea întoarsă.

La Palermo şi la Toulon, s'a constatat că suntem cunoscuţi într'o măsură oarecare. Construcţia navelor S. M. R. la Palermo şi ofiţerii Marinei Regale din şcolile Marinei franceze dela Toulon, au făcut să se mai ştie câte ceva despre noi.

Ceeace constitue însă o problemă de viitor, sunt constatările făcute la Palma şi Gibraltar.

Cum s'a mai spus, în portul spaniol s'a crezut întâi că suntem o navă şcoală argentiniană. Am fost primiţi bine şi cu însufleţire. Dar această primă luare de contact a fost apoi transformată în cea mai plăcută fraternitate. Aceşti oameni cari cei mai mulţi auzeau pentru prima dată de România şi poporul român, au fost contrariaţi că rămânem la ei numai două zile.

In admiraţia lor pentru limba noastră, cu multe cuvinte asemănătoare cu ale lor, Spaniolii dela Palma ne-au îndemnat să luptăm pentruca pavilionul nostru să apară mai des acolo.

Autoritatea respectivă a comerţului nostru poate ar trebui să vadă ce schimbări de mărfuri s'ar putea face cu această insulă.

La Gibraltar s'a observat acelaş lucru. Oficialitatea engleză a regretat cu toată sinceritatea că escala noastră este numai de două zile. S'a insistat în ideea unor relaţii mai strânse şi mai dese ale navelor noastre cu importantul port dela Coloanele lui Hercule. Dar nu numai oficialitatea şi-a exprimat gândurile de vădită atenţiune şi prieteneşti sentimente. Au fost cazuri de un interes general în oraş. Aşa un negustor dela care s'au cumpărat unele mărfuri, în discuţia cu ofiţerii şi echipajul nu prea arătă că ştie multe lucruri despre România. După o zi însă de rămânerea noastră acolo a venit cu ziare şi a început să vorbească despre tot ce este şi-ar putea fi comerţul nostru.

Aceste câteva fapte luate la întâmplare, demonstrează cât câştigă ţara ca propagandă în străinătate, chiar numai printr'o navă şcoală. Dar nu trebuie să ne fie aceasta concluzia.

Din tot, se desprinde un imperativ de viitor care îndeamnă ca la plecarea lui „Mircea" să fie interesate şi alte ministere — în special al propagandei — şi să se profite cât mai mult de toate mijloacele, astfel ca o atare călătorie să realizeze cât mai mult chiar şi pentru a face ţara noastră cunoscută peste mări.

Străbaterea Mediteranei dela un cap la altul, anul acesta, a fost un început timid sub toate aspectele. Timiditatea aceasta a fost însă depăşită de fapte ce s'au împlinit pentru a ne da mai mult curaj în viitor.

Dacă vitregia vântului a tăiat puţin din elanul lui „Mircea" pe drumul acesta de întoarcere, Gibraltar-Alger, în speranţa unui timp mai favorabil de aici spre Alexandria, să expunem evenimentele aşa cum ele s'au urmat în această a cincea etapă a Navei Şcoală.

(Va urma)

GLASUL PRESEI

Părerea amiralului Raeder

Amiralul Raeder, comandantul suprem al marinei germane. a tinut la Bremen un discurs în fața lucrătorilor șantierului Desckimag, — discurs radiodifuzat la toate șantierele navale, — care completează cronicele noastre, Bremen și Hamburg fiind porturile cu șantierele de construcții navale și aeriene cele mai mari..

Amiralul Raeder este pentru marina germană de azi, ce a fost amiralul Tirpitz pentru cea dinaintea războiului din 1914—1918. Tirpitz a fost 18 ani ministrul Marinei, până în 1915, din cauza amestecului politicianilor și celor din jurul Kaiserului, cari au făcut să nu se admită planurile sale de luptă, iar flota, în loc să fie folosită dela început, a fost „ținută în vată" pentru a înrâuri asupra încheerii păcii.

Tirpitz încă din 1898 până în 1914, *ajutat de liga navală germană, „Flotten Verein"*, — crease în popor un spirit marinăresc, obținuse credite importante în parlament, credite votate chiar și de socialiștii pacifiști, — „suntem socialiști, dar nu uităm că suntem germani", — dând marinei o structură solidă, un material bogat și bine pus la punct, un personal antrenat, dornic a se lupta cu rivalii lor englezii. In faimoasa bătălie dela Jutland, din 31 Mai 1916, numărul cuirasatelor germane era de 23, foarte apropiat de al flotei britanice, alcătuită din 28. Se poate deci spune că marina germană din 1914-1918 a fost opera lui Tirpitz.

Tot astfel se poate spune că flota germană din războiul actual se datorește amiralului Raeder, cu toate că era legat de condițiile tratatului dela Versailles și de alte convenții internaționale.

Raeder e în fruntea marinei din 1928 ; iar schimbarea de regim din 1933 nu numai că nu l-a turburat, dar chiar i-a întărit situația. Führerul Hitler nu a gonit oamenii de valoare ai regimului trecut, ci i-a folosit, spre binele Patriei.

Raeder a reușit să pue în construcție cele trei cuirasate zise „de buzunar" DEUTSCHLAND, ADMIRAL SCHEER, comandantul flotei la Jutland și ADMIRAL SPEE, comandantul escadrei de crucișetoare în Pacific, căzut la datorie la Falkland. Aceste cuirasate sunt un cap de operă în construcții navale.

A doua etapă a fost punerea în lucru a două cuirasate de 26.000 tone, — SCHARNHORST și GNEISENAU în 1934. A treia etapă, în pofida Versailles-ului, a fost construirea cuirasatelor BISMARK (1936), ADMIRAL VON TIRPITZ (1937) și H (1939). Nu mai vorbim de crucișetoare de cursă și de submarine, în care opera celor doi amirali e identică. Singura deosebire între ei este că primul a trebuit să părăsească arma pentru a cărei ridicare muncise, după câteva luni dela declararea războiului, cel de al doilea a rămas la post.

Discursul amiralului Raeder a început cu un omagiu adus muncitorilor și marinarilor germani. In continuare a vorbit despre evoluția marinei în trecut și prezent, exprimându-și încrederea în viitor, spunând :

„Dacă se compară situația actuală cu cea din războiul mondial, vedem o colosală deosebire. In războiul trecut marina germană nu putea folosi de cât un câmp de manevră și luptă restrâns, — Marea Nordului. Submarinele noastre și câteva crucișetoare au putut străpunge blocada și să amenințe căile de comunicație britanice, dar libertatea de mișcare a flotei era mărginită de numeroasele câmpuri minate presărate de inamic în Marea Nordului și în regiunile de pătrundere dela Sud și dela Nord. Cu toate sforțările submarinelor, nu am reușit a tăia complet importul britanic, nici chiar pe cel din Europa, fiindcă setea de câștig a făcut ca mulți neutri să facă transporturi în Anglia. Acum totul e schimbat ; ceiace pe vremuri Anglia aducea din Europa, azi e silită să care tocmai din Australia și Noua Zeelandă.

„Sistemul convoaielor a devenit azi foarte greoi. Vapoarele trebue mai întâi să se adune într'un port pentru a forma convoiul. Uneori trebue să aștepte zile întregi. Vine apoi traversarea oceanului. Vapoarele nu pot merge cu toată viteza, ci trebue să o aranjeze după cel mai slab ; desele schimbări de drum, mersul în zigzag, faptul că, spre a evita primejdia submarinelor, convoiul nu ia drumul cel scurt, ci unul ocolit, provoacă mari întârzieri.

In fine, intrarea în număr mare în porturile britanice de import, atacate zilnic de avioanele noastre, întârziază operațiile de debarcare. Sistemul convoiului singur reduce cu un sfert tonajul necesar al importului în timp de pace.

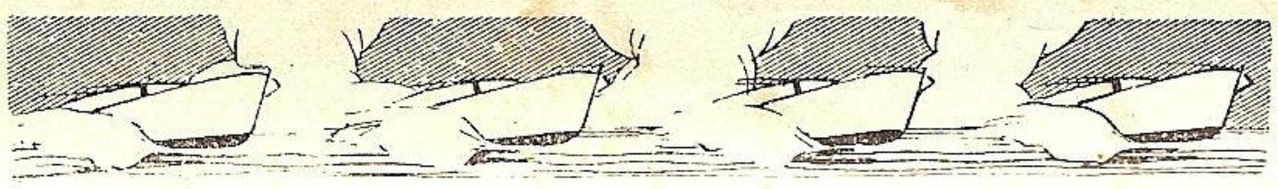
„Operațiile combinate ale submarinelor, aviației și forțelor navale în mările îndepărtate prin atacurile lor sistematice, scufundă pe fiecare zi din ce în ce mai mult material prețios, — deci Marea Britanie mai curând, sau mai târziu, va cădea, fiindcă existența ei este strâns legată de importul ce poate face. Anglia nu mai este în stare să compenseze pierderile prin construcții noui, nici chiar prin secfestrarea vapoarelor țărilor ocupate de Germania. Iar repararea celor avariate cere timp și împiedică șantierele de a face construcții noui.

„Lupta contra Angliei nu e ușoară. Trebue să doborîm supremația navală a ei. Va trebui să folosim totul. Noi nu le subestimăm forțele și știm că sunt tari. Ei luptă pentru viața lor și se vor sili să îndepărteze nenorocirile care-i așteaptă. Dar nu vor putea susține lupta, fiindcă noi suntem convinși că suntem mai capabili. Vom dobândi victoria fiindcă cu același spirit ofensiv de până acum, marina de război până la cel din urmă marinar e hotărît să atace nervul vital al Marei Britanii.

„Scopul forțelor noastre navale este importul britanic. Il vom tăia printr'o luptă dârză și nemiloasă, vom lipsi inamicul de forța vitală. Iar aviația va urmări până la capăt distrugerea obiectivelor militare importante. Industria de război, de armament, instalațiile porturilor și șantierelor, centrele de aprovizionare și căile de comunicație vor fi prada sa. Marea Britanie a voit războiul, — Marea Germanie îl va termina prin victorie".

Se observă că amiralul n'a vorbit de un război-fulger, ci de unul de lungă durată. N'a pomenit nimic de o debarcare în Anglia, fie ca să păstreze secretul, fie că nu o prevede, — deși presa și radio fixează aproape și data.

(Marine Marchande)



DAREA DE SEAMĂ ANUALA

(1 Ianuarie 1940—31 Martie 1941)

PARTEA I.

I. INTRODUCERE.

Această dare de seamă cuprinde activitatea Ligii Navale Române, desfăşurată dela 1 Ianuarie 1940 până la 31 Martie 1941, conform noilor statute şi publicată în cursul anului, în revista „MAREA NOASTRĂ".

Cu toate evenimentele istorice, din cele 15 luni scurse, cari au avut sguduiri puternice cu repercuţiuni asupra ţării şi neamului nostru, de natură externă şi internă, cari au dus la dărâmarea graniţelor fireşti reconstituite în 1918-1919, asociaţiunea noastră şi-a continuat activitatea ca şi în anii precedenţi, bineînţeles resimţindu-se în desvoltarea crescândă ce luase în vremea din urmă, prin sporirea filialelor şi a membrilor înscrişi în toată ţara. Această stare de lucruri a înrâurit, în minus, şi asupra veniturilor Ligii.

II. RECULEGERE.

Ca totdeauna, prima noastră datorie pioasă e a ne îndrepta gândurile la scumpii dispăruţi pe cari Liga Navală Română i-a avut ca membri înscrişi, colaboratori, sau cunoscuţi legaţi de viaţa marinei ţării noastre.

Pentru memoria *amralului Coandă,* fost vice-preşedinte al L. N. R., s'a scos un număr special din revista „MAREA NOASTRĂ".

In cursul anului 1940, Liga Navală Română a suferit pierderea a altor doi veneraţi membri de onoare: profesorii *Nicolae Iorga* şi *Nae Dumitrescu.*

S'au mai stins, după grele suferinţe, *generalul Nicolae Uică,* fost membru în comitetul central al Ligii; *Nicolae Georgescu,* fost censor al centralei; *amiralul Nicolae Negru,* fost comandant al escadrei de monitoare pe Dunăre; căpitanul de lungă cursă *Alexandru Dumitriu;* lt. comandor mecanic *Mârza Simion; amiralul Zaharia Ionescu; c.-amiralul M. Mihăilescu; inginerul I. C. Fundăţeanu; părintele Zenobie Popovici* din Satu-Lung.

Pentru fiecare dispărut, Liga Navală a consacrat, în revista sa „MAREA NOASTRĂ", pagini de comemorare.

II. MEMBRI DE ONOARE.

A fost cooptat de comitet şi proclamat ca membru de onoare: d-l general *Ion Antonescu,* Conducătorul Statului şi preşedinte al consiliului de miniştri.

III. MEMBRI COOPTAŢI IN COMITETUL CENTRAL AL L. N. R.

Avocat Asvadurov Calust, ca censor.
Catina Vasile, director pentru înnot şi sporturi nautice.
Dr. Claudian Ioan.
Prof. univ. Costescu D. N., delegat al Ministerului Educaţiei Naţionale, în locul d-lui prof. Cartojan N.
Comandor Măcelaru Horia. .
C.-amiral Negru Constantin.
Acovat Pantazi Emil, fost censor.
Consilier Papadat Nicolae, fost censor.
Comandor Popovici Virgil.

IV. CONVOCĂRI DE COMITETE.

Conducerea centrală a Ligii a lucrat, în tot timpul, potrivit prevederilor statutare, pe temeiul sugestiilor, directivelor şi aprobărilor date atât de comitetul de conducere, cât şi de comitetul de direcţie al L. N. R.

Acest procedeu aplicat în anii precedenţi, s'a constatat a fi eficace şi de astădată: recurgându-se la membrii comitetului central numai ca să dea deslegări în chestiuni de principii şi la acei din comitetul de direcţie pentru chestiuni de ordin imediat, iar conducerii centrale al Ligii revenindu-i să execute dispoziţiunile strâns legate de bunul mers al activităţii Ligii, în cadrul statutului, pe teren, atât în capitală cât şi în ţară, în colaborare cu filialele, cu autorităţile şi cu societăţile în legătură cu problemele apelor noastre.

V. EVENIMENTE.

Liga Navală Română a urmărit toate evenimentele importante, îndeosebi cele cu caracter istoric-social, întâmplate în cursul anului, care au avut atingere directă sau indirectă cu marina şi marinarii.

Liga Navală Română, care s'a bucurat continuu de Inalta protecţiune Regală, pentru progresul marinei, căreia asociaţiunea noastră i-a închinat munca şi zelul ei, a avut marea onoare să fie înştiinţată că M. S. Regele MIHAI I a binevoit să primească a fi Preşedinte de Onoare al ei.

Concentrarea tuturor ministerelor în legătură cu apărarea naţională într'unl singur şi crearea unui subsecretariat de Stat al Marinei, a fost încununarea dorinţei tuturor marinarilor şi a Ligei Navale.

In şedinţa dela 7 Februarie 1940, comitetul central al L. N. R. a ales, în unanimitatea voturilor, ca vice-preşedinte, pe d. c. amiral adjutant *Nicolae Păiş,* în locul defunctului amiral Ioan Coandă.

VI. FILIALE.

La începutul anului 1940 Liga număra 38 filiale, din 11 aflate în 1937 şi 25 în 1938. Dar în urma evenimentelor din Iunie şi August 1940, Liga Navală Română a pierdut 14 filiale.

Iată numele filialelor existente:

1) BEREZENI (Fălciu). Preşedinte: d. *Ioan Neagu;* actual: d. *Ştefan Blanaru;* vice-preşedinte: *I. Drăguţ;* secretar: d. *Aurel Chişiu;* sediul: la primăria comunei; membri majori: 35; membri juniori: 16.

2) BRĂILA. Preşedinte: d. general *Avramescu;* vice-preşedinte: d. ing. *Paul Demetriad;* secretar: d. *comandor Ionescu-Cerna;* sediul: grupul navelor grănicereşti; membri majori: 200; membri juniori: 100.

3) BRAŞOV. Preşedinte: (la începutul anuului 1940) d. general *I. Carlaonţ;* actual: d. consilier *Gh. Diaconescu;* fost vice-preşedinte până la 1/IX/1940; vice-preşedinte: d. avocat *Fabriţius Herman;* secretar: d. lt. col. *Cesar Petrescu;* sediul: la subinspectoratul pregătirii premilitare; membri majori: 50; membri juniori: 42.

4) CALAFAT (înfiinţată la 8 Septembrie 1940). Preşedinte: d. avocat *G. Giuică;* vice-preşedinte: d. lt. c-dor *Vasile Mociulscki;* secretar: d. director *Pistol Ioan;* sediul: casa d-lui avocat G. Giuică; membri majori: 74; membri juniori: 5.

5) CĂLĂRAŞI (înfiinţată la 4 Iunie 1940). Preşedinte: d. colonel *V. Nica;* vice-preşedinte: d. lt. col. *Al. Kiselevski;* secretar: d. *N. Critia;* sediul: la căpitănia portului; membri majori: 56; membri juniori: 93.

6) CÂMPULUNG (Muscel). Preşedinte: d. colonel *Babeu Zaharia;* vice-preşedinte: d. maior *Gh. Ocarin;* secretar: d. plut. adm. *Vâlceanu I. Maşcu;* sediul: la comenduirea pieţei; membri majori: 107.

7) CONSTANŢA. Preşedinte: d. c.-amiral *Al. Constantinescu;* vice-preşedinte: d. inginer şef *N. Chiriac;* secretar: d. cpt. coman-

dor *M. Petrovici;* sediul: hotel „Carol"; membri majori: 1250; membri juniori: 40.

8) CORABIA (Romanaţi). Preşedinte: la începutul anului 1940, d. lt. col. *C. Mihăescu,* apoi d. colonel *M. Dobriceanu;* vice-preşedinte: d. lt.-col. *Th. Căpităneanu,* apoi d. lt. colonel *I. Protopopescu*; actual: d. dr. *D. Voiculescu;* secretar: d. prof. *Th. Bucşenescu;* sediul: la căpitănia portului; membri majori: 51; membri juniori: 12.

9) DRĂNCENI (Fălciu). Preşedinte: d. *Vasile Vasiliu;* secretar: d. *Const. Buzdugan;* sediul: la primăria comunei; membri majori: 20; membri juniori: 5.

10) FĂLCIU. Preşedinte: d. avocat *Iacob I. Filipescu;* secretar: d. *Eugen Dimitriu;* sediul: la primăria comunei; membri majori: 10.

11) GALAŢI. Preşedinte: d. avocat *Dan Sărăţeanu;* vice-preşedinte: d. c-dor *Georgescu Pompiliu;* secretar: d. căpitan *Popescu*; sediul str. Plantelor 8; membri majori: 300; membri juniori: 30.

12) GIURGIU. Preşedinte: d-nul col. *T. Ghigorţ;* vice-preşedinte d. avocat *Al. Navrea;* secretar: d. prof. *N. C. Dumitrescu;* sediul: la şcoala de piscicultură; membri majori: 30.

13) GROZEŞTI (Fălciu). Preşedinte: d. *Gheorghe Plop;* secretar: d. *Ion Ungureanu;* sediul: la primăria comunei; membri majori: 18.

14) IAŞI.. Preşedinte: d. general *H. Dragonirescu;* vice-preşedinte :d. general (r) *Const. Ionescu;* secretar: fost d. lt. col. *Gh. Dinculescu;* actual: d. lt. col. *Zamfirescu;* sediul: la comand. terit. al C. 4 A.; membri majori: 475; membri juniori: 40.

15) LUNCA BANULUI (Fălciu). Preşedinte: primarul comunei; sediul: la primărie: membri majori: 10.

16) PIATRA NEAMŢ. Preşedinţi: d-nii lt. col. *Eugen Hociung;* col. d. *I. Georgescu, Ch. Ionescu, Iftimie Calan;* actual: d. lt. colonel *I. Teodorescu;* vice-preşedinte: d. avocat *I. Chetreanu;* secretar: d. *Grigore Covrig;* sediul: la prefectura judeţului; membri majori: 42; membri juniori: 15.

17) PITEŞTI. Preşedinte: d. general *Vintilă Davidescu;* vice-preşedinte: *Petre Petrescu;* secretar: d. locot. *Gavril Florescu;* sediul: la comand. brig. a III-a inf.; membri majori: 40.

18) RÂMNICUL VÂLCII. Preşedinte: d. general *Olimpiu Stavrat;* vice-preşedinte: d. magistrat *Gh. Petrescu;* secretar: d. adm. cpt. *Gh. Catrina;* sediul: la comandamentul garnizoanei; membri majori: 85.

19) ROMAN. Preşedinte: d. general *C. Constantinescu;* vice-preşedinte: d. colonel *Pilat;* secretar: d. cpt. *I. Racoviţă;* sediul: la comandamentul garnizoanei: membri majori: 40; membri juniori: 10.

20) SCOPOŞENI (Fălciu). Preşedinte: primarul comunei; sediul: la primărie; membri majori: 15.

21) SIGHIŞOARA. Preşedinte: d. colonel *Teodor Colbazi;* secretar: d. *M. Corneliu;* sediul: le prefectura judeţului; membri majori: 35.

22) SLATINA. Preşedinte: d. general *Aurel Aldea;* vice-preşedinte: d. colonel *Const. Iulian;* secretar: d. cpt. *Vasile I. Popescu;* sediul: la comandamentul garnizoanei; membri majori: 144; membri juniori: 27.

23) STĂNILEŞTI (Fălciu). Preşedinte: primarul comunei; sediul; la primărie; membri majori: 17.

24) SULINA. Preşedinte: d. inginer *C. Burghele;* vice-preşedinte: d. *Gh. B. Popescu;* secretar: d. *A. Ichim;* sediul: la cercul marinei; membri majori: 160.

25) TIMIŞOARA. (Infiinţată la 10 Mai 1941). Preşedinte: d. dr. *Vasile N. Tăutu;* vice-preşedinte: d. colonel *N. Mandacovici;* secretar: d. dr. *Mircea T. Ştefăniţă;* sediul: la căpitănia portului; membrimajori: 11.

26) TULCEA. Preşedinte: d. colonel *Mateescu N.*; vice-preşedinte: d. *Eracle Aslan;* secretar: d. *Ioan I. Coca;* membri majori: 50; membri juniori: 20.

27) TURNU-MĂGURELE. Preşedinte: d. general *Al. Ioaniţiu;* vice-preşedinte: d. colonel *M. Ştefănescu;* sediul: la comandamentul garnizoanei; membri majori: 32; membri juniori: 15.

28) TURNU-SEVERIN. Preşedinte: d. *Virgil P. Netta;* vice-preşedinte: d. *Sabin Săceanu;* sediul: la şantierul naval; membri majori: 76; membri juniori: 6.

29) VETRIŞOAIA (Fălciu). Preşedinte: primarul comunei; sediul: la primărie; membri majori: 16.

Iată şi numele filialelor L. N. R. pierdute:

1) BĂLŢI. Preşedinte: d-ll lt. colonel *P. Hanciu;* vice-preşedinte: d-l *Iacob Cociornă;* secretar: d-l *Ion Vornicu*; sediul: la prefectura judeţului; membri majori: 360; membri juniori: 150.

2) CAHUL. Preşedinte: prefectul judeţului; sediul: la prefectura judeţului; membri majori: 25; membri juniori: 8.

3) CĂLMĂŢUI (Fălciu). Preşedinte: d. *Ilie Rotaru,* primarul comunei; sediul: la primăria comunei; membri majori: 131; membri juniori: 30.

4) CERNĂUŢI. Preşedinte: d-l general *Constantin Buniş*: vice-preşedinte: d-l colonel *I. Cantemir; secretar:* d-l prof. *Gh. Raţiu;* sediul: la cercul militar; membri majori: 85; membri juniori: 15.

5) CETATEA-ALBĂ. Preşedinte: d-l avocat *Calust Asvadurov*; vice-preşedinţi: d-nii magistraţi *Gabriel Bărgăuanu* şi *P. Galaction*; secretar: d-l *C. Ungureanu;* sediul: str. Simion Muraffa 22; membri majori: 175; membri juniori: 24.

6) CHIŞINĂU. Preşedinte: d-l general *Cristache Popescu;* secretar: d-l căpitan *Ochişor Vasile*; sediul: la comenduirea pieţei; membri majori: 800; membri juniori: 190.

7) CLUJ. Preşedinte: d-l colonel *Manole Enescu:* vice-preşedinte: d-l ing. *Eugen Munteanu;* secretar: d-l *Valer Seredan;* sediul: str. Şincai 1; membri majori: 140; membri juniori: 90.

8) HOTIN. Preşedinte: d-l colonel *Const. Şerbănescu;* vice-preşedinte: d. lt. colonel *Mîncu Cristache;* secretar: d. prof. *Stelian Sterescu;* sediul: la comandamentul garnizoanei; membri majori: 31; membri juniori: 5.

9) ISMAIL. Preşedinte: d-l general *Petre Jinga;* vice-preşedinţi: d-l colonel *Bădescu* şi d. colonel *Enescu;* secretar: d-l *B. Ulic*; sediul: la căpitănia portului; membri majori: 270; membri juniori: 80.

10) SILISTRA. Preşedinte: d-l avocat *Mircea Costopol;* secretar: d-l *Gh. Birţu;* sediul: str. Sf-ţii Petru şi Pavel 6; membri majori: 165; membri juniori: 15.

11) SOROCA. Preşedinte: d-l maior *A. Ursu;* secretar: d-l *Anton Dobrescu;* sediul :la legiunea de jandarmi Soroca; membri majori: 331; membri juniori: 70.

12) TG. LIPCANI (Hotin). Preşedinte: d-l colonel *C. Şerbănescu;* vice-preşedinte: d-l prof. *Alex. Obadă;* secretar: d-l căpitan *Constantin P. Clinceanu;* sediul: la comandamentul garnizoanei; membri majori: 125; membri juniori: 50.

13) TG. MUREŞ. Preşedinte: d. general *Georgescu-Pion;* vice-preşedinte: d-l *Stravolca Iuliu;* secretar: d-l int. căpitan *P. Stănoiu;* sediul: la comandamentul diviziei; ;membri majori: 400; membri juniori: 850.

14) TG. UNGHENI (Iaşi). Preşedinte: d-l lt. colonel *Buhancă Ioan;* vice-preşedinte: d-l maior *Atanasie Pârvu;* secretar: d-l locot. *Ana Nicolae;* sediul: la comandamentul garnizoanei; membri majori: 35; membri juniori: 5.

VII. REVISTE ŞI PUBLICAŢIUNI.

Organul autorizat pentru propagandă al Ligii, revista „MAREA NOASTRĂ" *) şi-a continuat apariţia în chip regulat ca şi în anii precedenţi.

Revista a publicat articole, studii şi informaţiuni — text şi ilus-

---

*) „MAREA NOASTRĂ" a fost înscrisă în registrul de publicaţiuni periodice la tribunalul Ilfov sub nr. 367/1938, reînoind prin adresa nr. 460/1941, către censura centrală, autorizaţiunea apariţiunii.

traţiuni — privitoare la evoluţia şi progresele realizate în domeniile marinăreşti, în ţară şi străinătate ; a mai publicat buletine asupra mersului operaţiunilor de război ; recenzii de cărţi şi reviste ; etc. — îndeplinindu-şi menirea ei de a ţine în curent pe membrii Ligii cu diverse aspecte şi cercetări în problemele marinei ; a avut schimb cu reviste, ziare şi felurite publicaţiuni periodice, româneşti şi streine ; într'un cuvânt, revista „MAREA NOASTRĂ", prin varietatea materiei a ajuns o publicaţiune cu un prestigiu demn de laudă ; dovada o găsim în nenumăratele aprecieri ale presei şi scrisori primite dela cititorii noştri, îndeosebi nemarinari.

Paralel cu această revistă a apărut şi „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET", sub aceiaşi direcţiune, fiind urmărită, cu vie plăcere, de membrii noştri juniori. După propria-le dorinţă, exprimată, cu începere din Ianuarie 1940, intrând al III-lea an dela apariţie, revista micilor noştri membri a apărut lunar, de asemenea şi în al IV-lea an.

In acest timp, Liga a mai editat şi tipărit următoarele conferinţe ţinute : „Rostul marinei în viaţa naţiunii" de g-ral adj. Paul Teodorescu ; „Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor", de amiral Eustatziu Sebastian ; „Cu Nelson la Trafalgar", de Al. Lupaşcu ; „Marşul marinarilor", de cpt. Zaharia Negulescu.

Calendarele L. N. R., imprimate pe anul 1940, în 8.000 exemplare şi pe anul 1941 în 6.000 exemplare, au fost epuizate numaidecât după apariţie, având, ulterior, cereri ce n'au mai putut fi satisfăcute.

VIII. CONFERINŢE.

In afara revistelor şi publicaţiunilor, notate mai sus, centrala Ligii şi-a continuat activitatea propagandei, prin conferinţe publice, ţinute în Bucureşti şi în ţară, care au fost foarte cercetate.

D. *amiral GHEORGHIU,* fost secretar general M. A. M., a rostit două conferinţe intitulate : *Afinităţi şi paralelisme între aviaţie şi marină* (la cercul aero-marino--technic) şi *Aeronautica şi marina în slujba neamului* (la radio) *).

In ciclul *„Iniţieri marinăreşti",* s'au ţinut la fundaţia universitară „Regele Carol I", conferinţele : *Aspectele mării şi crâmpeie din viaţa marinarilor pe întinsul apelor,* de d. c. amiral C. NEGRU (la 25.I.1940) ; *Dunărea şi Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam,* de d. comandor N. STERIOPOL (la 1.II.1940); *Marea ca isvor de ispiraţie în poezia României,* de d. comandor N. CHRISTESCU (la 22.II.1940); *Technica şi tactica navelor submarine,* de d. v. amiral I. BĂLĂNESCU (la 29.II.1940); *Marinarii noştri,* de d. comandor NEGULESCU (la 6.III.1940)*) ; *Cu Nelson la Trafalgar,* de d. inginer AL. LUPESCU (la 7.III.1940) *); d. prof. univ. N. DAŞCOVICI a vorbit, în sala Dalles, despre *Misiunea Ligii Navale Române,* în care a evidenţiat rolul şi folosul adus de asociaţiunea noastră*) ; d. general PAUL TEODORESCU, fost ministru al aerului şi marinei, a ţinut o conferinţă despre *Rostul marinei în viaţa naţiunii,* în cadrul „Asociaţiunii scriitorilor militari români *).

In anul 1941, au conferenţiat :

La 2 Februarie 1941 : d. c. amiral C. NEGRU, *„Când şi cum s'au născut imperiile coloniale ;* la 9 Februarie, în cadrul „Asociaţiei Scriitorilor Militari", d. c-dor A. NEGULESCU a vorbit despre *„Inrâurirea strâmtorilor asupra trecutului neamului nostru" ;* la 16 Februarie 1941 : d. inginer N. ILIESCU-BRÂNCENI, *„Sporturile nautice la noi" ;* la 23 Februarie 1941 : d. comandor AUREL NEGULESCU, *„Războiul naval"* cu 2 filme ; la 16 Martie 1941 : d. avocat I. Gr. PERIEŢEANU, *Gabrielle d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice ;* la 30 Martie 1941 : d. general G. SCHINA, *„Marile bătălii navale".*

In provincie au conferenţiat d. amiral C. NEGRU la Calafat, C. Lung şi Braşov, d. c-dor NEGULESCU la Braşov şi Caracal, d. c-dor O. BUTAŞ la Ploeşti.

*) Vezi rezumate în revista „MAREA NOASTRĂ".

IX. EXPOZIŢIUNI.

In ziua de 1 Mai 1940 a fost deschisă expoziţia retrospectivă în sala ministerului propagandei, fotografii şi stampe, sub titlul *Marina română de eri şi de azi,* organizată de d-nii lt. comandor D. Ştiubei şi G. Olszewschi, foarte interesantă şi instructivă.

In cursul anului 1940, posibilităţile participării şi înjghebării de expoziţii fiind restrânse, demnă de remarcat şi felicitat este harnica filială din Cluj, care cu ocazia „Zilei Marinei" a deschis, în prezenţa autorităţilor locale şi a unui numeros public, o expoziţie de fotografii marinăreşti. Au fost expuse cu mult gust şi străduinţe, un număr de fotografii, parte originale, adunate dela membrii acelei filiale şi altele trimise de centrala Ligii, prezentând diferite tipuri de nave, hidroavioane, scene din războiul maritim, aspecte din pitorescul căilor de navigaţie, excursii, etc. Publicul clujean, a vizitat cu mult interes această rară realizare locală, ce făcea parte din începutul programului de mari înfăptuiri ce-şi propusese să împlinească activa filială din capitala Ardealului nostru.

X. SPORTURI NAUTICE.

Intotdeauna conducerea Ligii a stăruit prin propagandă, în scris şi viu grai, să se practice sporturile nautice, cât mai intens. Astfel, orice manifestare, în acest sens, a fost îndemnată şi încurajată prin premii şi diplome, oferite de L. N. R. ; iar secretarul nostru general a reprezentat asociaţiunea noastră la toate concursuile nautice cari au fost organizate de F. R. S. N.

Problema înnotului, ca şi în anii precedenţi, a făcut obiectul preocupărilor noastre, în comitete, prin conferinţe publice şi prin articole publicate în ambele reviste, îndeosebi prin „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". Noi continuăm a fi pătrunşi că practica exerciţiilor înnotului trebue introdusă în toate şcolile din ţară prin obligativitate, ca materie de predare în învăţământ şi educaţie a tineretului românesc.

Reamintim că încă din 1933, Liga Navală a intervenit la ministerul şcolilor, ca exerciţiul înnotului să fie privit în măsură egală cu orişice materie de predare ; iar, ca urmare a demersului nostru, acest departament a şi dat o atare dispoziţiune printr'o circulară. Centrala Ligii a procurat manualul german *Schwin-Lehrbuch,* von *A. Merkert* (ediţia 1930), spre a-l traduce şi a tipărit două broşuri asupra înnotului, alcătuite de d-nii colonel *Corneliu Negulescu* şi locotenentul *Paul Epureanu.*

Pe lacul Herăstrău-Bucureşti, s'au desfăşurat, în vara anului 1940, concursuri de canotaj, între cluburile nautice ale capitalei, cu premii oferite unităţilor cari s'au distins, concursuri ţinute sub preşedinţia d-lui c. amiral Păiş. S'au oferit diplome, obiecte şi din partea Ligii.

La Obor-Bucureşti au avut loc în vara 1940 concursuri de înnot pentru copii sub 15 ani, concurând băeţi şi fete, cu decernări de premii, la cari a contribuit şi Liga, având şi secţia L. N. R. ca participaptă la concursuri.

Tot la Obor, la 28 Iulie 1940, a fost concursul de înnot pentru fanionul L. N. R., organizat de secţia de natatie a centralei Ligii, care a câştigat 32 puncte, clasificată I-a. Totuşi, din complezenţă, fanionul a fost decernat unităţii clasificată a II-a.

Alte concursuri de înnot s'au desfăşurat tot în ziua de 11 August, la Obor, cu elemente tinere, având frumoase rezultate şi de „ZIUA MARINEI" a avut loc unul, organizat de L. N. R. la care au participat şase cluburi bucureştene, revenind primul clasament echipei „Metropola".

Secţia noastră de natatie, din Capitală, condusă cu pricepere şi devotament de *d. Stroescu,* a organizat în cursul anului 1940, concursuri de înnot, la cari au distribuit : diplome, reviste şi broşuri de propagandă marinărească şi 2 fanioane, primilor 3 concurenţi clasaţi, cum şi cluburilor meritoase, toate puse la dispoziţie de către comitetul central.

S'a donat o cupă în memoria vice-amiralului Scodrea Vasile cu ocazia concursului organizat de „ZIUA APELOR".

Innotătorii secţiei noastre au luat parte la 7 concursuri de înnot, sub culorile secţiei noastre (şi la 2 concursuri sub culorile regiunii) la cari au obţinut următoarele rezultate, în comparaţie cu ceilalţi concurenţi dela celelalte cluburi :

	Locul 1	Locul 2	Locul 3	TOTAL
1) L. N. R.	31 înnotători	52 înnotători	48 înnotători	131 concurenţi în primele 3 loc.
2) St. Rom.	26 „	10 „	10 „	46 „
3) Metrop.	21 „	12 „	1 „	37 „
4) C. F. R.	14 „	17 „	19 „	50 „
5) V. Dacia	9 „	6 „	6 „	21 „
6) Venus	2 „	4 „	1 „	7 „
7) C. N. R.	1 „	4 „	6 „	11 „

Din tabelul de mai sus se constată că înnotătorii secţiei noastre şi-au depăşit adversarii, în toate compartimentele, atât ca număr cât şi la puncte.

Sperăm că primăria municipiului va da şi anul acesta tot concursul, punând la dispoziţia tineretului strandul dela Obor.

XI. „ZIUA APELOR".

Ca în toţii anii, şi în anul 1940, „ZIUA APELOR" era hotărîtă pentru Duminică 30 Iunie, dar, din nenorocire, datorită restricţiilor dictate de împrejurări, serbările proectate nu au mai avut loc nicăeri.

XII. „ZIUA MARINEI".

15 August, ziua „Adormirii Maicii Domnului", aleasă icoană protectoare a marinarilor noştri, în 1940, găsind pe toţi Românii cu adânci dureri pricinuite de sfârticarea unei părţi scumpe din trupul ţării,a fost limitată la cadrul strict al momentelor ce încercasem, neadmiţându-se manifestări sgomotoase, ce emanau, în astfel de prilejuri, din dragostea poporului pentru marinarii şi marina românească.

Din timp, conducerea centralei Ligii, a solicitat concursul autorităţilor civilo-militare, pentru ca această sfântă zi a marinarilor, în acest an ,să fie un prilej de smerită închinare, pe întreg cuprinsul ţării. S'au îndreptat adrese, ca şi în anii trecuţi, găsindu-se peste tot, înţelegerea şi bunăvoinţa manifestată, întotdeauna, pentru Liga Navală Română, I. P. S. S. Patriarhul României, Mitropoliţii, Arhiepiscopii, Episcopii, ministerele marinei, apărării naţionale, apoi fundaţiile culturale, pregătirea premilitară, direcţia marinei comerciole, federaţia sporturilor nautice şi cea de înnot, etc., ne-au dat largul lor sprijin pentru deplina reuşită a programului hotârît.

In toate bisericile din ţară, de faţă fiind şi autorităţile locale, au fost oficiate servicii divine, pomenindu-se marinarii eroi, morţi în războaiele din 1877-1878, 1913 şi 1916-1919. După încheerea slujbei, cuvioşii preoţi, în frumoase cuvinte adresate credincioşilor, au arătat bravura şi destoinicia marinarilor noştri, precum şi importanţa apelor navigabile şi a marinei în prosperarea Naţiunei.

In Capitală, serviciul divin a fost oficiat în biserica „Sf. Spiridon", cu prilejul căreia cuviosul părinte Antal, al acelei parohii, a ţinut o cuvântare plină de convingere şi îndemn întru dragostea de marină şi pentru sprijinul înfăptuirilor marinăreşti.

Presa a publicat articole şi ilustraţiuni închinate marinei, printre cari au fost semnalate cele apărute în ziarele din capitală : *Universul, Curentul, Timpul, România, Ordinea, Seara, Ziarul Ştiinţelor şi al Călătoriilor* şi *Tribuna* din Cluj. D. amiral Eustatziu ne-a trimes un articol special, publicat în revista „MAREA NOASTRĂ" p. 258, nr. 9/1940.

La timp, revista noastră a închinat o pagină de gând duios Reginei Maria a României, care a iubit atât de mult Marea *).

La Cluj a avut loc o prea reuşită expoziţie de fotografii marinăreşti, organizată prin strădaniile d-lui colonel Manole Enescu prefectul judeţului şi preşedintele filialei L. N. R. Cluj.

Au fost manifestaţiuni marinăreşti şi în alte localităţi mari şi mici din ţară, între care îndeosebi citâm pe acele din Galaţi, Piatra-Neamţ, Călăraşi, Brăila, Hârşova, Berezeni, Pucioasa, cele patru oraşe din judeţul Teleorman, com. Stâlpeni (Muscel), com. Scopoşeni (Fălciu), Calafat. ş. a.

La Constanţa această solemnitate a avut loc pe bordul N. M. S. „Mircea", în prezenţa d-lui c. amiral adj. N. Păiş, ministrul marinei şi vice-preşedinte al Ligii. Cu această ocazie, d-sa a ţinut o însufleţită cuvântare, prin care, proslăvind memoria eroilor marinari ce şi-au dat tributul de viaţă pe întinsul apelor, în războaele de jertfe ale neamului, a arătat datoria ce trebue împlinită, de cei de acum, pentru a păstra neştirbite înfăptuirile generaţiilor trecute.

De „Ziua Marinei" s'au primit 2048 lei dela diferite localităţi din ţară, cari au fost trimişi comisariatului refugiaţilor.

XIII. CONCURSURI.

Delegaţii Ligii, în Capitală şi în ţară, au fost prezenţi acolo unde s;au executat diverse manifestaţiuni cu caracter marinăresc. S'au decernat premii, constând din diplome, insigne, flamuri, cărţi, obiecte, publicaţiuni şi ambele noastre reviste, oferite celor cari s'au distins. In acest an nu au avut loc concursuri în schis, cu elevii liceelor, din ţară şi nici la bătrâna societate „Tinerimea Română" a inimosului ei preşedinte Nae Dumitrescu, ca în anii precedenţi, din pricina gravelor evenimente petrecute.

XIV. RECOMPENSE.

Ca şi în anii trecuţi, la orice ocaziune ivită, care stă nemijlocit în legătură cu marina, a intrat în obiceiul conducerii Ligii să vină cu un semn, cu o scrisoare, o diplomă sau flamură de onoare, ca recompensă simbolică, acolo, la momentul propice, unde e nevoe. Acest gest, practicat de noi, în anii precedenţi, a dus la rezultate frumoase.

S'a acordat d-lor lt. comandor Eugen Săvulescu şi căpitan I. Bănică, un premiu de lei 30.000, pentru a recompensa străduinţele depuse în lucrarea „Războiul naval" ai cărei autori sunt.

Idem, d-lui căpitan *Zaharia Negulescu,* pentru „Marşul marinarilor", i s'a acordat 5.000 lei

D-lor locotenţi *Călin Botez* şi *Copaciu,* Liga în afara premiului simbolic de lei 1.000, acordat în anul 1939, pentru valoroasa lucrare „Abecedarul marinarului", le-a mai acordat încă 10.000 lei, pentru răsplăti, în parte, munca ce au depus.

Tuturor celor de mai sus, li s'au conferit şi diplomele L. N. R.

S'a acordat de către centrala Ligii, direct sau prin filiale, un număr de premii, în diplome, fanioane, cărţi, broşuri şi reviste, la diferite manifestări sportive în legătură cu apa, ce au avut loc în cursul anului 1940, în capitală şi provincie.

D-lui ministru *M. Petrescu-Comnen* i s'a oferit, de centrala Ligii, o flamură de onoare L. N. R., cu o scrisoare omagială, pentru contribuţia sa la instituirea noului regim al Dunării, pe timpul cât a fost ministru al afacerilor străine.

Vasul-tanc românesc *Câmpina,* comandat de d-l George Raiovici, a salvat dela pieire echipajul avizoului francez colonial *Rigault de Genouilly,* scufundat, în Mediterana, de un submarin englez, la 15 mile de Alger, în ziua de 4 Iulie 1940. Centrala L. N. R. a trimis o adresă omagială comandantului, oferind şi două diplome şi două flamure de onoare — pentru comandant şi vas.

---

*) V. rev. „MAREA NOASTRĂ", p. 223, nr. 7-8/1940.

XV. SPECTACOLE ŞI PROPAGANDA CINEMATOGRAFICĂ.

In seara de 8 Mai 1940 a avut loc, în sala ateneului român din Capitală, un concert executat de orchestra simfonică a armatei, sub conducerea d-lui lt. colonel Egizzio Massini, în folosul *monumentului eroilor marinari,* concert executat sub patronajul Ligii Navale Române. Rezultatul a fost strălucit, iar cel material de 74.000 lei.

S'au rulat filme cinematografice în Capitală şi în provincie: bricul „Mircea", „Căpitanii curagioşi", „Băeţi în uniformă", „Oameni de mâine", precum şi cu jurnalele „S. O. S." „Manifestări sportive nautice-naţionale" şi „Culegeri navale", cu rezultate morale neaşteptat de mari. Aceste spectacole au avut loc în şcoli, cu aparatul sonor cinematografic proprietate a L. N. R. Preţul de intrare a fost pentru şcoli secundare 10 lei, iar pentru şcoli primare 5 lei, din cari 2 lei au fost daţi în folosul cantinei şcolare a şcoalei respective.

Au asistat în Capitală 3421 elevi şi eleve de curs primar, 1216 elevi de liceu şi 1164 eleve de liceu; în total 5801 elevi.

In provincie au asistat:

Galaţi, 4036 elevi, premilitari şi trupă; Constanţa, 5600; Braşov, 3246.

Reprezentaţia anuală dela Opera Română, fixată la 21 Martie, s'a dat la 4 Aprilie, cu „Vasul fantomă". Spectacolul a fost organizat de d. Lupescu, prim-bariton al Operei Române şi fost elev al şcoalei de marină. Rezultatul moral excelent. A asistat şi d-l general Hansen, comandantul militar german. Beneficiul de 70.000 lei a fost depus onor. Preşedinţiei, pentru sporirea fondului de ajutorare a familiilor ostaşilor căzuţi la datorie.

XVI. DONAŢIUNI.

S'a primit donaţiunea de 5.000 lei din partea d-lui colonel rez. Ţăranu, căruia i s'au trimis o adresă de mulţumire şi un fanion.

Administraţia P. C. A. a donat Ligii filmele cu manevra docului plutitor Constanţa, căreia i s'au adus mulţumiri, în scris, la timp, şi le reîmprospătăm şi pe această cale.

S'a mai primit de asemenea din partea d-lui *Conţescu,* fost ministru, 55.160 lei şi a d-lui *Cancicov,* fost ministru, 15.000 lei.

D. Const. Macarie, membru junior al L. N. R., a donat bibliotecii centralei Ligii, preţioase volume-cărţi cu subiecte marinăreşti, căruia îi se aduc mulţumiri şi pe această cale.

Părintele *Mihail Grosu,* din Chişinău, a donat filialei L. N. R. locale, un loc în com. Achenbet (jud. Cetatea-Albă) pentru construire de villă pentru membri Ligii; îi s'a mulţumit, la timp, pentru acest frumos gest patriotic.

XVII. RĂSUNETE IN PUBLICISTICĂ.

Intreaga dragoste de ape şi de Mare, pe care am vrea-o cât mai mult întinsă şi practicată în ţară, se reazimă pe răsunetul ce ea îşi găseşte loc în publicistică. Secretariatul general al L. N. R. urmăreşte, zi de zi, presa cotidiană de mare tiraj şi revistele periodice din ţară, spre a fi la curent cu tot ce apare privitor la programul nostru marinăresc. Am adoptat pincipiul ca orice articole sau opiniuni, demne de luat în seamă, publicate în ziare sau reviste, să le reproducem în revista „Marea Noastră", în rubrica „Glasul Presei".

Intreaga presă urmăreşte cu simpatie activitatea Ligii, desvoltată în tot cursul anului, publicând buletinele noastre informative dela comitet şi consiliu, conferinţele ţinute sub auspiciile L. N. R.; dar mai presus de orice, toate ziarele se întrec să publice bogate reportagii şi ilustraţiuni de „ZIUA APELOR" şi „ZIUA MARINEI". Mulţumim pentru acest preţios sprijin şi concurs pe care Liga îl găseşte în presă şi fără de care propaganda noastră nu s'ar putea îndeplini.

Revista „Marea Noastră" face schimb cu ziarele şi revistele importante din ţară.

XVIII. LEGĂTURI ŞI PARTICIPĂRI LA DIVERSE MANIFESTAŢIUNI.

In timpul anului am înscris, la programul nostru, să ţinem legătura cu autorităţile de Stat şi particulare şi cu instituţiile şi asociaţiunile culturale prin care putem mări raza de acţiune marinărească, cum şi personalităţile marcante din ţară pe cari L. N. R. se poate sprijini, în Capitală şi în ţară. Ţinem cât mai apropiate raporturi de colaborare, cu ministerele, îndeosebi cu subsecretariatul de stat al marinei, care prinn frumoasa subvenţie ce ne acordă, ne-a dat putinţa unei întinse propagande; subsecretariatul de stat al educaţiei, nou creat, ministerul propagandei.

S'au trimes acestor două din urmă trei memorii, anume:

I. Activitatea rezumativă a Ligii Navale dela întemeere.

II. Importanţa înnotului.

III. Efectul lpropagandei prin filme cinematografice, cu sugestia ca fiecare liceu să posede un aparat.

Cu comandantul Străjii Ţării, inspectoratul pregătirii premilitare, ţinuturile, prefecturile, garnizoanele, filialele, primăriile şi căminurile culturale. Acesa raport constant, păstrat şi întreţinut atunci când e nevoe, între conducerea centrală a L. N. R. şi capii de autorităţi, duce la rezultate bune, îndeosebi când se cere o cât mai desvoltată activitate şi propagandă: la „ZIUA APELOR", la „ZIUA MARINEI", înscrieri de noui membri şi înfiinţări de filiale în ţară.

PARTEA II-a.

A. ADMINISTRAŢIA L. N. R.

I. *Sediul.* Centrala L. N. R. îşi are sediul, pentru moment asigurat; dar nu şi definitiv, ci îngăduit de Banca Naţională a României, în imobilul proprietatea sa, din str. Spiru Haret 6, în chip gratuit, căreia îi aducem mulţumiri şi pe această cale, pentru această înaltă înţelegere şi protecţiune acordată de către marea instituţiune de emisiune a ţării noastre. Planul de proecupare al centralei Ligii, în această privinţă, constă în a-şi avea un sediu permanent, stabil şi definitiv asigurat, pentru a-şi statornici pe lângă birourile sale, dar şi un muzeu- expoziţiune şi o bibliotecă bogată în cărţi, documente, reviste, hărţi şi piese de informaţiuni marinăreşti.

Se părea, la un moment dat, că departamentul marinei era în măsură să-i asigure un atare sediu.

Insemnăm ,aci, acest proect şi acest fapt pentru a fi cunoscute, de viitorime, ca să ştie să ducă la desăvârşire acest program de lucru şi realizări, pe care noi îl avem în vedere continuu.

Cu acest prilej semnalăm — cum am făcut şi în darea de seamă a onului 1939 — chestiunea sediului filialelor L. N. R. din provincie, unde localul nu e asigurat, permanent, ci numai acolo unde preşedinţii sunt prefecţi, comandanţi militari, primari, etc., iar mai multe filiale sunt îngăduite să stea sau să plătească chirii pentru birourile ocupate şi, în acest din urmă caz, le încarcă la cheltueli cari sunt în dauna propagandei.

Repetăm apelul nostru, şi acum, către autorităţile civilo-militare-marinăreşti ,rugând să ajute filialele să-şi aibă sediul asigurat *).

II. *Personalul.* Lucrările centralei L. N. R. s'au continuat ca şi în anii precedenţi, cu aceiaş perseverenţă la muncă şi cu aceiaşi înnsufleţire, de către personalul din centrală.

III. *Cotizaţii:* Experienţa făcută prin menţinerea aceloraşi coti-

---

*) Cu această ocazie dăm, ca eremplu demn de imitat străduinţa ce depusese d. Calust Asvadurov, în calitate de preşedinte al filialei L. N. R. Cetatea-Albă, să-şi aibe un sediu propriu pentru filială, în care scop s'a reuşit să se obţină un prim fond de 100.000 lei, pentru construcţia localului, dobândit dela ministerul propagandei, prin stăruinţa personală a defunctului amiral I. Coandă. Ca gest frumos, învăluit de corectitudine şi dragoste faţă de Ligă, d-l Asvadurov a adus cu sine — odată cu evacuarea silită — şi cei 100.000 lei, pe cari i-a depus la centrala L. N. R., iar aceasta, la rându-i i-a depus.

zaţii, pentru membrii Ligii, ca taxe anuale de achitare: 240 şi 120 lei pentru membrii majori şi 24 lei pentru juniori, primind în schimb revistele, broşurile şi având oarecari înlesniri de călătoii pe ape, pe baza canetelor de membri, cum şi intrări la spectacole sportive şi reduceri la medici, farmacii, hoteluri şi magazine din ţară, s'a constatat că e o bună experienţă şi deci o putem aplica şi în viitor. Cu toată suspendarea activităţii a numeroase filiale, numărul membrilor a sporit.

IV. *Bugetul* centralei L. N. R. pe timpul dela 1 Ianuarie 1940 până la 31 Martie 1941, întocmit la timp cu bune prevederi şi aplicat cu chibzuială şi cumpăneală, a dus la frumoase rezultate, cari au fost constatate prin verificările d-lor censori în tot timpul celor 15 luni.

Datori suntem să aducem cele mai vii mulţumiri onor. ministerului aerului şi marinei, care prin subvenţia de 3.000.000 acordată a asigurat opera de propagandă a Ligii.

La darea de seamă de faţă sunt anexate diferite situaţiuni, alcătuite de şeful contabilităţii noastre, verificate de d-nii censori şi vizate de noi (vice-preşedintele şi secretarul general L. N. R.).

V. Fondul de rezervă al centralei	700.000 lei
VI. Efecte de stat	828.954 lei
	1.528.954 lei

VII. *Filialele* L. N. R. din ţară au fost administrate şi conduse, în activitatea lor de propagandă, de către d-nii preşedinţi şi membri din comitete, în mod chibzuit, cu mult suflet şi stăruinţă demnă de admirat, închindu-şi gestiunea lor dela 1 Ianuarie 1940 până la 31 Martie 1941, cu rezultate mulţumitoare. Bugetele lor au fost întocmite după directivele centralei, iar situaţiunile înaintate, la timp, au fost verificate şi aprobate de noi. Vremurile apăsătoare prin cari întreaga omenire trece, ca atare şi ţara noastă, au făcut ca şi organizaţiile filialelor să se resimtă. Dar le-a biruit, a învis greutăţile şi au purces mai departe. Membrii filialelor şi ai centralei au secondat bine comitetele de conducere; iar d-nii preşedinţi şi membrii comitetelor au fost la înălţimea misiunii ce are Liga de îndeplinit, în ţara noastră, unde e atâta nevoe de muncit şi de strâns rândurile pentru binele comun, într'o perfectă colaborare unitară. Am admirat perseverenţa comitetelor în a le birui. Am încurajat, am îndemnat, am felicitat. Biruinţa lor a fost biruinţa Ligii şi a marinei ţării Româneşti.

VIII. *Filialele noui:*

La Timişoara, pe ziua de 10 Martie 1940.
La Turnu-Severin, pe ziua de 14 Mai 1940.
La Călăraşi, pe ziua de 4 Iunie 1940.
La Calafat, 8 Septembrie 1940.

B. INCHEIERE.

Activitatea Ligii, în ultimul an bugetar compus din 15 luni, care se încheie la 31 Martie 1941, s'a desfăşurat destul de bine, cu toate vitregiile evenimentelor cari au isbit în sufletul şi în trupul ţării sfârtecate pe nedrept. Conducătorii Ligii, dela centrală şi filiale, au conştiinţa împăcată că şi-au făcut datoria destul de bine, potrivit cu situaţia grea generală în care se sbate întreaga omenire. Au găsit înţelegere şi sprijin atât la membri cât şi la autorităţi, în cât s'a putut face faţă nevoilor de cheltueli impuse unei activităţi zi de zi a Ligii.

Programul nostru de lucru, desvoltat până în prezent, va fi executat şi în viitor în capitolele descrise în această dare de seamă, potrivit prevederilor statutare.

Statutul L. N. R., aşa cum a fost iniţial alcătuit, a dus la anumite modificări impuse de situaţii şi experienţă.

Bugetul Ligii a fost administrat în cuprinsul perioadei: pe 1 Ianuarie 1940 — 31 Martie 1941, în bune condiţiuni, cu chibzuială şi cumpăneală, urmărindu-se să se împace ideia directoare a unei bune activităţi, în folosul propagandei marinăreşti cu grija în buna şi corecta întrebuinţare a banului strâns dela membri, dela autorităţi şi diferite instituţii de Stat şi particulare.

Buna întrebuinţare ce s'a dat banului strâns, a dus la tipărirea celor două reviste, la ţinerea conferinţelor, la editarea broşurilor, la achiziţionarea aparatului de proectat filme cinematografice, la decernarea diferitelor premii şi recompense, la îmbogăţirea bibliotecii Ligii, la păstrarea legăturilor de colaborae în afară, etc. Cu părere de rău mărturisim că nu s'au putut executa excursiuni, în stil mare, cari să fie organizate de centrala L. N. R. în folosul tinerilor premiaţi ai liceelor din ţară, aşa cum proectasem în anii precedenţi, din pricina situaţiunii în care s'a găsit ţara noastră în 1940. Tot din aceiaş pricină nu s'au putut aplica exerciţiile de înnot, prin directa noastră impulsiune, în massele tineretului, îndeosebi la unităţile premilitare. Prin crearea subsecretariatului educaţiunii naţionale, să nădăjduim că problema înnotului va fi îmbrăţişată şi înţeleasă în aplicarea ei, aşa cum am propus-o încă din anul 1933: ca obligatorie, în toate şcolile publice, prin programele analitice didactice autorizate de minister. In primul rând ne trebue: un manual practic destinat înnotătorului, instructori de specialitate şi basinuri de înnot închise, anume construite, sau deschise naturale, sub cerul liber. Când vom vedea împânzite toate apele româneşti, pe timpul călduros, cu copii şi adolescenţi, vom simţi deplina mulţumire că, într'adevăr, tineretul ţării se va putea bucura de soare, lumină şi apa dătătoare de sănătate trupească şi premenire sufletească.

Incheiem darea de seamă de faţă cu simţământul datoriei ce avem de a aduce viile noastre mulţumiri înaltelor autorităţi civilo-militare, membrilor şi filialelor, din toată ţara, pentru înţelegerea, sprijinul şi colaborarea acordate Ligii, în decursul anului, oridecâte ori am apelat, prin contribuţia morală şi materială a tuturor-organelor şi persoanelor căroa ne-am adesat, fiind încredinţate că *banul, cuvântul* şi *fapta,* dăruite, merg la bună destinaţie: prin Liga Navală Română, la sporirea prestigiului marinei şi la dragostea de scumpele noastre ape cari învălue şi proteguesc patria şi destinele neamului românesc.

Prindem acest prilej, pentru a reînoi dragostea nețrmurită şi tot devotamentul nostru de totdeauna, pentru Augustul nostru Preşedinte de Onoare: M. S. REGELE MIHAI I.

Pe d. general ION ANTONESCU, membru de onoare al Ligii Navale Române, îl asigurăm de credinţa noastră nestrămutată şi gata la datorie în serviciul Patriei.

VICE PREŞEDINTE L. N. R.,
C. amiral Adjutant N. PĂIŞ
Secretar General L. N. R.,
C-dor A. NEGULESCU

CONSTANŢA

Evenimentele care au survenit în cursul anului, au influenţat activitatea filialei în sensul că ea nu a putut fi aşa bogată cum s'ar fi dorit; totuşi,

S'au rulat la cinematografele din localitate:

— un film (redus ca lungime) pentru propaganda înscrierei Românilor în L. N. R.

— 4 filme de propagandă marinărească şi anume: Băeţi în uniformă, S. O. S., Căpitanii curagioşi şi Ţara în sărbătoare.

La aceste reprezentaţiuni cinematografice au luat parte trupele române şi germane din garnizoana Constanţa precum şi şcolile din localitate în special cele secundare. La aceste reprezentaţiuni au luat parte circa 8000 soldaţi şi elevi.

Ziua Apelor urma să se serbeze după un program special alcătuit şi în general tot aşa de fastuos cum s'a executat în Constanţa şi în anii precedenţi. Evenimentele însă au împiedicat desfăşurarea ei. Dealtfel ordinele L. N. R. (Centrala) precum şi ale autorităţilor superioare militare au fost în acelaş sens.

Totuşi în bisericile şi în special în Catedrala Tomisului s'au făcut slujbe religioase speciale cu care ocazie preoţii au arătat în puţine cuvinte rostul acestei „zile" pentru noi; deasemeni au fost pomeniţi toţi acei marinari cari şi-au găsit moartea în călătoriile pe ape.

Ziua de 15 August *„patronul Marinei"* dacă nu a avut ca în alţi ani o mare amploare, ea a fost serbată totuşi într'un cadru sobru, corespunzător evenimentelor ce avuseră loc în ţară. Astfel în dimineaţa zilei pe bordul lui „Mircea" a avut loc un Te-Deum la care au asistat membrii autorităţilor civile şi militare. Serbarea a fost onorată cu prezenţa D-lui Amiral Păiş, Ministru al Marinei şi Vice-preşedintele L. N. R. In timpul serviciului religios, L. N. R. filiala Constanţa scufundă în mare o frumoasă ancoră de flori (în culorile naţionale) pentru veşnica memorie a marinarilor morţi pe ape.

După terminarea serviciului religios au avut loc în port regate de bărci, baleniere, etc., ai căror concurenţi au fost recompensaţi şi de către L. N. R. prin diplome, broşuri, cărţi, reviste româneşti, toate cu subiect marinăresc şi care le-au fost înmânate chiar de Domnul Ministru al Marinei.

In după amiaza zilei, tot în prezenţa D-lui Ministru, s'au desfăşurat la staţiunea „Salvamar" de la Mamaia regate şi concursuri de înnot între marinari, premilitari, elevi şi elevele din şcolile secundare.

Recompensele constituite din aceleaşi obiecte au fost înmânate tot de d-l Ministru.

In fine, deoarece din cauza aceloraşi evenimente nu s'a putut face expoziţie în stil mare — aşa cum se proectase — în sala Cazinoului Municipal, s'a făcut expoziţie de dimensiuni mai reduse la librăria Macovei din str. Carol unde în cele două mari vitrine s'a expus o întreagă serie de obiecte marinăreşti (machete de nave, faruri, ancore), instrumente de navigaţie, broşuri, cărţi, reviste, albume, toate cu subiect marinăresc. Această expoziţie a fost admirată de publicul constănţean.

Filiala organizase un mare concert al muzicilor militare pentru care se şi plasase biletele. Tot din cauza evenimentelor, concertul a fost contramandat.

Cu toată influenţa evenimentelor asupra activităţei filialei, s'a putut totuşi avea un spor de circa 136 cotizaţii.

D. Lt. Comandor *Mişu Petrovici,* secretarul filialei, îşi exprimă speranţa că în foarte scurt timp evenimentele vor putea permite ca filiala să-şi poată desvolta normal activitatea sa, continuând astfel în largă măsură la propaganda pentru tot ce este în legătură cu apele şi marina.

La finele şedinţei se dă citire celor trei telegrame adresate M. S. Regelui Mihai I., d-lui General Antonescu, Conducătorul Statului şi d-lúi Amiral Păiş, subsecretar de Stat al Marinei şi Vice-Preşedinte al L. N. R.

S'a propus şi ales un nou comitet pe anul 1941, a cărui compunere va fi:

Amiral I. Georgescu, Preşedinte; Ing. Chiriac N., Vice-Preşedinte; Lt. C-dor Mărgineanu O., Secretar: Avocat Dan Alecu, Avocat Scipio Vulcan şi Int. Lt. Col. Simionescu C., membri; d-l Taşcovici, Lt. Col. (r) Predescu şi Dr. Popovici Zaharia, cenzori; Maior Niţă Ioan, d-l Dărmănescu D. P. M. şi Adm. Cpt. Russu Visarion, cenzori supleanţi.

D-l Amiral I. Georgescu, ocupând scaunul prezidenţial, mulţumeşte adunărei pentru alegerea sa ca preşedinte. El declară că îşi va da toată osteneala şi va pune toată râvna pentru ca să continue mi departe munca vechilor comitete pentru frumosul scop ce Liga şi l-a propus.

D-sa mulţumeşte vechiului comitet pentru munca depusă în anul scurs, muncă care cu toate evenimentele ce au survenit, a făcut totuşi ca activitatea filialei să fie destul de frumoasă.

Secretarul Ligei Navale Române, Filiala Constanţa,
Lt. Comandor *Mişu Petrovici*

TULCEA

Numărul membrilor în acest an de activitate au fost de 84 membrii majori din care, 70 cu reviste şi 9 membrii juniori cu un buget de lei 52.342 faţă de anul trecut care era de 87 membri cu un buget de lei 26.695.

In acest an deşi Comitetul a activat pentru propăşirea acestei filiale, însă din cauza împrejurărilor s'a rezumat numai în aceia de a se face propagandă pentru mărirea numărului membrilor, ambarcaţiunile filialei fiind puse la dispoziţia armatei, fapt pentru care avem o mândrie şi mulţumire sufletească.

Ziua apelor nu s'a putut serba.

Serbarea marinei 15 August 1940 s'a făcut în oraşul Tulcea conform programului primit, dându-se un caracter de reculegere sufletească în unire cu autorităţile din localitate. La Catedrala Sf. Nicolae din oraşul Tulcea s'a oficiat un serviciu religios, când s'a făcut pomenirea eroilor marinari căzuţi la datorie. Serbarea nu s'a putut face din cauza îmbarcaţiunilor care au fost puse la dispoziţia armatei.

Mai constatăm că din ambarcaţiunile filialei cuterul *Nufărul* ce se găsea la ernatic pe Dunăre, din cauza unei mari furtuni a fost înecat.

Pe măsură ce apele vor scade, credem că aceste ambarcaţiune o putem salva.

S'au făcut cuvenitele lucrări la Căpitănia Portului pentru salvarea lui.

Pentru anul 1941 prezentăm proectul de buget al filialei în sumă de lei 30.000, care este făcut pe baza încasărilor ce eventual s'ar realiza.

Expunem mulţumiri Comitetului, membrilor şi tuturor acelora care au dat preţuitul concurs pentru desvoltarea şi activitatea filialei.

Preşedintele Ligei Navale Române,
Filiala Tulcea
Colonel, T. MATEESCU

GALAŢI

In cursul anului 1940, activitatea filialei a fost foarte redusă din cauza evenimentelor şi mai cu deosebire că intrările particularilor în port nu au fost permise, iar majoritatea membrilor noştrii au fost concentraţi şi deplasaţi din Galaţi.

Totuşi am dat o piesă de teatru cu subiect marinăresc, la care au luat parte membrii noştri şi public numeros.

Am mai dat 2 reprezentaţii de cinematograf cu jurnal şi subiect marinăresc pentru militari şi elevii şcoalelor din Galaţi.

De Ziua Apelor şi Ziua Marinei nu am putut face nici o serbare nefiindu-ne permis de Căpitănia de Port pentru interese militare.

Totuşi am putut menţine numărul de membrii la un număr de peste 500 din cari 384 au plătit cotizaţie şi după cum se vede din contul de gestiune pe care-l anexăm.

Sperăm că pe anul viitor dacă timpul ne va permite să avem o activitate mărită pentru a putea propaga mai departe dragostea de apă.

Preşedintele Filialei Galaţi,
Comandor GEORGESCU PIMPILIU

TURNU-SEVERIN.

Domnilor membri,

Filiala T.-Severin, a Ligii Navale Române, a fost constituită în Februarie 1940, în urma aprobării înfiinnţării ei de către conducerea centrală, comunicată d-lui avocat Virgil Netta, primarul oraşului T.-Severin, din acea vreme.

In urma convocării din Martie 1940, se întruneşte, la Primăria oraşului nostru, prima adunare de constituire a filialei şi se alege actualul comitet, cu titlul provizoriu, de organizare. Se stabilesc normele de înscriere în filială şi se procedează la organizarea ei, primindu-se colaboratori din toate compartimentele de activitate ale societăţii româneşti din T.-Severin; în scopul de a difuza cât mai adânc dragostea pentru marină şi cunoaşterea intereselor noastre, în ceeace priveşte desvoltarea mijloacelor de comunicaţie pe apă, atât din punct de vedere comercial cât mai ales din punct de vedere naţional.

Datorită activităţii membrilor comitetului de constituire, filiala T.-Severin, numără azi 81 membri activi şi sperăm ca, în cursul noului an, numărul membrilor să fie cu mult mărit.

In ceeace priveşte aducerea la îndeplinire a punctelor din programul de activitate al Ligii Navale Române, cu părere de rău trebue să constatăm că, din cauza evenimentelor nefericite prin cari au trecut ţara noastră în ultimul timp, activitatea comitetului provizoriu al filialei a fost la rândul ei mult stânjenită.

Menţionăm că la 15 August, a fost organizată „ZIUA MARINEI" într'un cadru de adâncă reculegere. Cu acest prilej s'a făcut şi pomenirea eroilor marinari căzuţi în campaniile din 1877, 1913 şi 1916, printr'un serviciu religios la biserica catedrală, urmat de pelerinajul în port, unde după oficierea creştinească rugăciuni, s'a aruncat o jerbă de flori în Dunăre, în amintirea eroilor cari ne-au dat cel mai înălţător exemplu de cum trebue înţeleasă iubirea de ţară.

Sperăm că anul 1941-1942 — dacă evenimentele vor permite — să fie mai bogat în realizări, pentru filiala noastră.

In ceeace priveşte averea filialei T.-Severin, după cum se poate constata din Contul de gestiune încheiat pe anul 1940-1941 se prezintă astfel:

Din încasările cotizaţiilor membrilor s'a realizat suma de 14.408 lei, la care se adaogă suma de 6.930 rezultată din vânzarea carnetelor, precum şi suma de 4.000 lei obţinută din vânzarea a 100 calendare ale Ligii.

Suma totală a încasărilor se ridică astfel la 25.338 lei.

Din încasări s'au plătit:

a) Diferite cheltueli cu registre, ştampile, afişe şi alte imprimate pentru secretariat lei 2.918

b) Cota centralei pentru revistă, insigne şi calendare lei 15.713

Total lei 18.631

Rezultând astfel un beneficiu net pentru filială de 6.706 lei.

BILANŢUL

LIGII NAVALE ROMÂNE

ÎNCHEIAT LA 31 MARTIE 1941

	ACTIV				PASIV		
1	Cassa—numerar la 31 Martie 1941			1	Pentru încheere — fondul de rezervă statutar	1.528.954	
2	Cassa de depuneri Fond de Rezervă — în numerar dep.	700.000		2	Pentru încheere—fondul produselor L. N. N.	269.416	
	Inzestr.Ţării v.n. 308.500						
3	„ Arm. „ 600.000	828.954	1.528.954	3	Pentru încheere—soldul conturilor diverse	621.842	2.420.212
4	Garanţii Soc. de Electr. . .		805				
5	Imprumut filiala Constanţa .		388 000				
6	Mobilier, clişee, bibliotecă inventar		141.811				
7	Filiale—sold deb. val. produse aflate a/lor	214.630					
8	Căpităniile — sold deb. val. produse aflate a/lor . .	54.786	269 416				
	Total . . .		2.420.212		Total . . .		2.420.212
	Conturi de ordine debit. .		100.165		Conturi de ordine		100.165

CONTUL PROFIT ŞI PIERDERI

INCHEIAT LA 31 MARTIE 1941

	DEBIT				CREDIT		
1	Salarii	898.000		1	Cotizaţii	169.707	
2	Incălzit, luminat, furnituri, imprimate, întreţinere . . .	257.446		2	Calendarul rest din 1940 şi 1941	36.885	
3	Propagandă, conferinţe, premii, cărţii	457.039		3	Serbări şi chete	54.640	
4	Confecţionări de insigne şi pavilioane	125.772		4	Carnete de membru şi insig.	69.194	
5	Remize încasator	139.014		5	Diverse, cărţi, broşuri şi timbre L. N. R.	120.204	
6	Diferenţă neacoperită la contul revistă	570.966		6	Procente la sumele depuse	31.979	482.609
7	Reducţie de 20% la inventar mobilier, clişee, bibliotecă	47.542	2.495.779	7	Subvenţii şi donaţii		2.151.497
8	Sold de excedent al acestui an		138.327				
	Total . . .		2.634.106		Total . . .		2.634.106

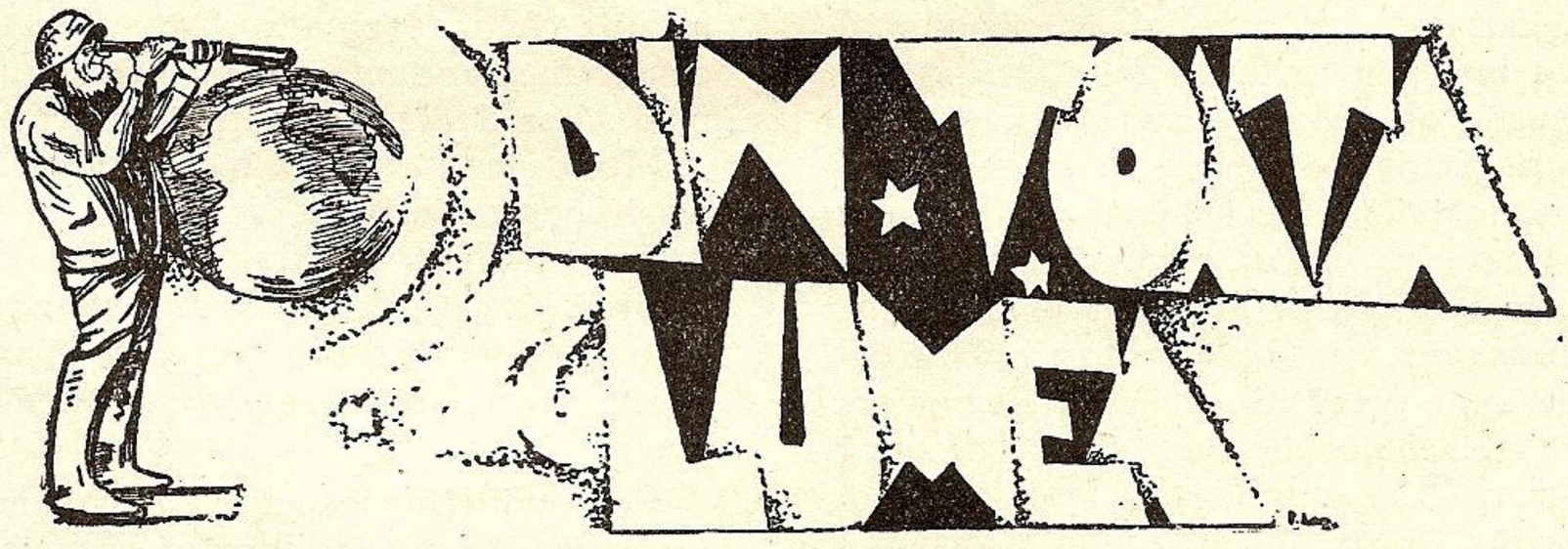
Vice-Preşedinte
C. Amiral Adjutant
N. PĂIŞ

Secretar general
Comandor A. Negulescu

Verificat bilanţul şi contul de Profit şi Pierderi şi găsite conform cu registrele

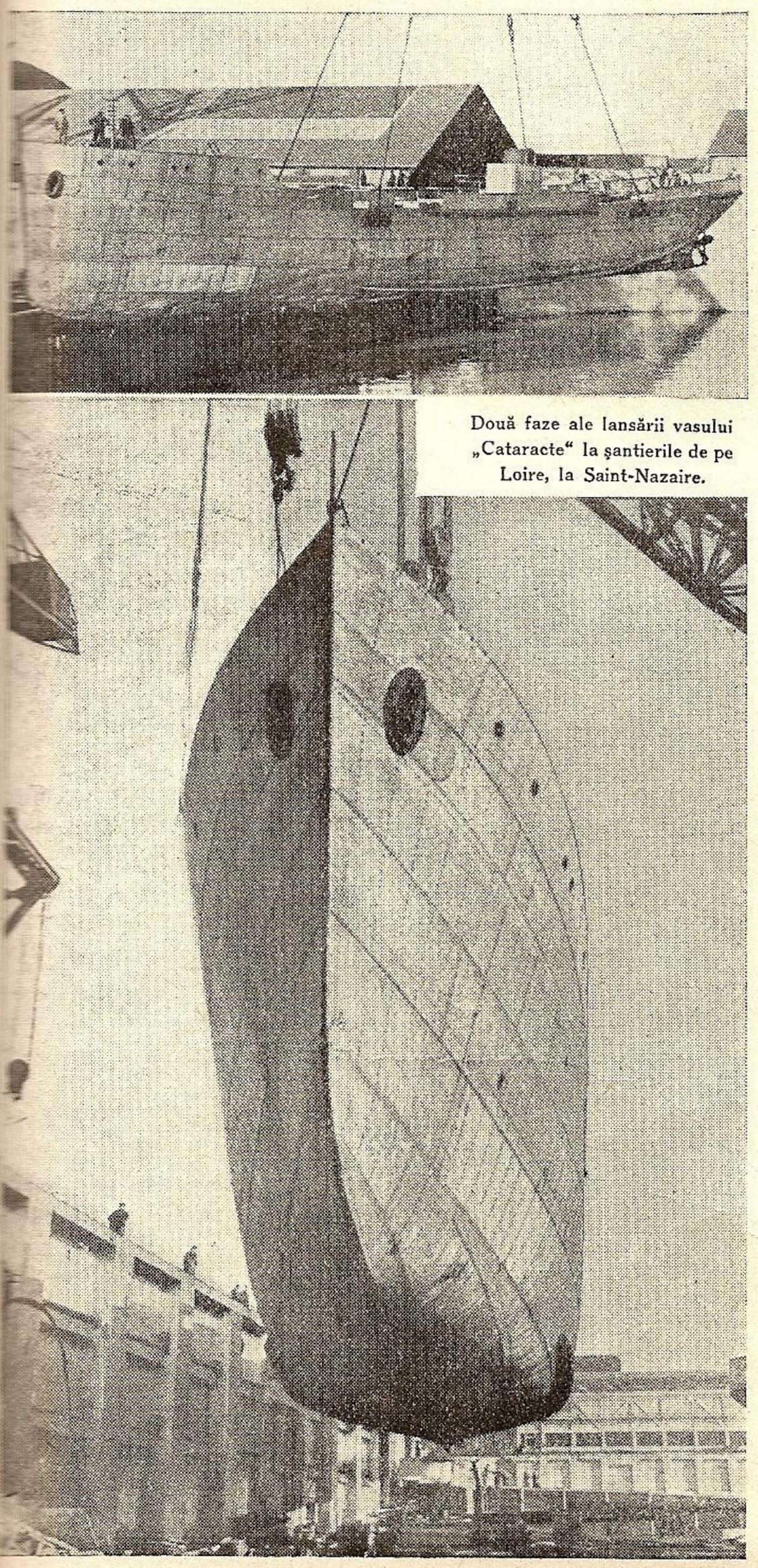
Cenzori { Ing. Insp. general *N. Georgescu*
„ „ „ *Ioan I. Ghica*
Avocat . . . . *C. Asvadurov*

Contabil,
N. Eanescu



LANSARE CU GRUIA

Nimic mai greu decât lansarea la apă a unui vas nou construit. Cu toate că în acel moment nava e relativ ușoară, fiindcă nu are la bord mașini, căldări, tunuri, etc., ci se lansează numai corpul plutitor propriu zis, — totuși greutatea care apasă pe tălpici este destul de mare și cere multă ingeniozitate din partea inginerilor navali, pentru ca alunecarea să se facă ușor, fără răsturnare, iar contactul cu apa al pupei să nu provoace ruperea mijlocului, prova fiind încă pe uscat.



Două faze ale lansării vasului „Cataracte" la șantierile de pe Loire, la Saint-Nazaire.

Sunt, — sau mai bine zis erau, — 3 feluri de lansări :

1) *Pe lat,* mai ales acolo unde canalul e îngust, cum ar fi pe fluvii. Așa au fost lansate monitoarele noastre de Dunăre, nava *Murgescu,* etc.

2) *In lung,* la mare.

3) Nava se lucrează în basin, dându-se apei drumul să-l umple, atunci când nava e gata. Vasul va pluti dela sine. Așa a luat contact cu apa marele cuirasat *Jean Bart.*

Șantierele franceze de pe Loire au născocit un al patrulea fel : *cu gruia.* E vorba de două vapoare tanc *Cataracte* și *Oued* de 720 tone, lungi de 48 m. și largi de 8.

Cum nu erau prea mari, s'a instalat o gruie de 240 tone, — nava la lansare ne cântărind 720 tone, — și cu ajutorul a patru cabluri resistente prinse de bastingaj, vasele au fost ridicate de pe cală și, după rotirea gruiei, au fost așezate în apa care le aștepta... cu brațele deschise.

Bine înțeles că această metodă nu se poate aplica de cât la vase de un tonaj mai modest.

REINTEGRAREA FLOTEI FRANCEZE DE COMERȚ IN MARINĂ

In opera ei de renaștere după dezastru, Franța, condusă de un ostaș, marele mareșal PETAIN, ajutat de un distins marinar, amiralul DARLAN, printre altele, a decretat reintegrarea flotei de comerț în marină.

Pentru că și la noi se frământă, — în sens invers, — problema dacă flota comercială trebue să rămână la marină, sau să fie trecută la comerț, la comunicație, la externe, — redăm după „Journal de la Marine Marchande et de la Navigation Aèrienne", câteva crâmpee datorite unui nemarinar, — d-l *René Moreux,* redactorul șef al acelei reviste :

„Flota noastră de comerț a reintegrat glorioasa ei familie. De mai bine de douăzeci ani Marina Comercială avea casă proprie. Își da seama de lipsuri, — dar era casa ei. A fost invitată să-și reia locul în căminul părintesc. Câteva săptămâni marina comercială s'a sbătut în sentimentele contradictorii ale fiului ruinat cu un trecut sgomotos ca să reintre în liniștea casei paterne.

„Astfel, și numai astfel, putem avea siguranța că flota de comerț este în ajunul unei refaceri capitale care o va face să atingă, printre flotele de comerț din lume, un rang demn de țara noastră.

„Meritul cel mare în această operă îl are amiralul Darlan. Când cineva a trăit în culisele vieții politice dintre cele două războae a putut, fie ca director de ca-

binet al ministrului marinei, fie ca şef de stat major al marinei, să ducă cu bine, cu toată instabilitatea parlamentară, această operă colosală de a pune pe granit temelia statutului Marinei noastre, de a o înzestra cu material modern, de a alcătui în special un corp ofiţeresc căruia Mareşalul a ţinut să le dea un omagiu strălucitor".

In adevăr, marina, atât cea de război, cât şi cea de comerţ, a dat, ca totdeauna, dovadă că a fost şi bine înzestrată, dar mai ales bine pregătită. Din scurtele noastre cronici s'a văzut, mai ales în neobişnuitele situaţii de după război, la Oran, Dakar, Alexandria, etc.

Aceasta se datoreşte în special amiralului Darlan. I s'a încredinţat vicepreşedinţia Consiliului de Miniştri, Ministerul Afacerilor Străine, a Internelor şi al Marinei; desemnându-l ca urmaş eventual, socotindu-l cel mai apt de a salva Franţa.

Această reintegrare la casa marinei, unde domneşte spiritul marinăresc, trebue cunoscută, înţeleasă şi la noi, unde, după atâţia ani de rătăcire sub formă de direcţii prin diferitele ministere, Conducătorul Statului a înţeles să o întărească, reintegrare care a bucurat întreaga suflare marinărească, creind un subsecretariat al marinei, care cuprinde TOT ce e marină.

Nu trebue uitat că marina militară a fost şcoala celei comerciale, — şi ei se datoreşte iscusinţa marinarilor noştri.

Să nu se uite că o marină nu poate propăşi, dacă lipseşte „spiritul marinăresc".

PROBLEMA ELICEI

In prea cunoscutul Institut Hamburghez, condus de mondialul Dr. Foerster, s'au făcut un şir de experienţe asupra elicelor, cari, deşi au costat 61.000 de mărci (366.000 lei), s'a ajuns la rezultate uimitoare şi promiţătoare pentru viitor.

S'a studiat în special aşezarea elicelor în tunel, — în loc să fie în mare liberă ca până acum. S'a constatat că prin aplicarea unei „mantale", unui „înveliş", elicei, se face o economie a puterii motrice de 7% până la 13% la vasele mari, iar la remorcherele pentru fluvii, constatăm chiar de 25%. Prin aplicarea învelişului se micşorează diametrul elicei, mărindu-se numărul de rotaţii cu 50% la aceeaşi putere a motorului.

S'a cercetat dacă nu se pot aşeza elicele în tub la prova, — aşa zisul *Bugdüse*, — şi inginerul *Helm*, aplicând concepţiile colegului său *Kort*, a ajuns la următoarea concluzie :

Aşezându-se elicea la prova, se absoarbe unda de lovire a apei, nivelul se scoboară, ceiace micşorează rezistenţa la înaintare, deci se măreşte puterea la tracţiune.

Se observau deja, mai ales la remorcherele de navigaţie internă, avantajul înzestrării cu două elice, în loc de una. Ultimele experienţe au dovedit că dacă cele două elice se aşează la prova, puterea devine mai mare cu 7% faţă de elicele la pupă, — dar şi acest 7% e sporit cu 5,5% dacă elicele dela prova sunt puse în înveliş, în tub, — deci un spor de 12,5% faţă de vechiul sistem cu elicele la pupa.

EVOLUŢIA VAPOARELOR CISTERNE
— Neuitata catastrofă a piroscafului „Fergusons" —

Este relativ puţin timp de când arhitecţii navali s'au dedicat în mod serios studiului vapoarelor cisterne destinate transportului de lichid combustibil. Nu este multă vreme de când au început să se ivească în Europa, în nenumărate puncte, rafineriile de uleiuri minerale şi mai ales de când a luat desvoltarea sa atât de mare motorul cu combustiune internă, iar consumul combustibilului lichid să se cifreze la cantităţi impresionante.

Mai de mult, când uleiurile minerale erau folosite exclusiv pentru iluminat, adică acum vreo cincizeci de ani, petrolul rafinat era transportat peste mări sau oceane încărcat în cutii de tinichea. Intre navigatorii italieni trebuie să mai fie şi azi unii cari-şi amintesc de corăbiile venite tocmai din America, încărcate cu cutii pline de petrol.

Prin sporirea consumului de combustibil lichid, devenit indispensabil întreprinderilor şi instalaţiunilor, s'au destinat, în acest scop, vapoare speciale, însă vapoare obişnuite, transformate anume pentru rânduirea şirurilor de cutii pline cu petrol.

Vapoarele respective nu erau vase-cisterne, cum este cazul vapoarelor folosite azi în acest scop, ci se lucrau cisternele cari, făcute gata, erau aduse la vapor şi aşezate în aşa chip încât să aibă cât mai mare volum.

Cât era de potrivit un atare gen de transport, putem să ne dăm seama din faptul autentic pe care îl expunem mai jos :

Vaporul *„Fergusons"*, de 973 tone, construit la Sunderland în 1880, avea o singură covertă.

In 1885, armatorii lui găsiră de cuviinţă să-l destineze transportului de petrol, şi, ca atare, hotărîră să-l înzestreze cu 32 rezervoare. Prezenţa rezervoarelor constituia un pas înainte, faţă de procedeul de până atunci, al cutiilor de tinichea.

Aşezate pe grupe de câte 4, rezervoarele aveau între fiecare grup câte un loc de trecere pentru omul care supraveghia mersul valvulei. Toate rezervoarele comunicau între ele, cu ajutorul tuburilor şi al valvulelor şi petrolul era încărcat prin câte-un tub care, pornind de la fiecare rezervor, se unea cu fiecare din celelalte într'un tub de încărcare generală.

Rezervoarele se umpleau şi se goleau cu ajutorul a două pompe cu aburi, situate pe covertă, una la prova şi alta la pupa, iar aburii necesari erau furnizaţi de la căldarea principală. Fiecare rezervor avea un loc liber pentru un om, şi fiecare cală avea ventilatoare.

Vaporul era înzestrat cu lumină electrică.

Sunt suficiente aceste câteva indicaţiuni generale, spre a ne da seama cât de primitivă era construcţia acestor nävi-cisterne şi cât erau de periculoase.

Vaporul numit se duse la Batum, unde încărcă petrol distilat, cu destinaţia Triest, fără niciun fel de incident.

Rezervoarele au fost radical curăţate şi spălate după descărcarea petrolului ,după care vasul a plecat în cursă la Filadelfia, unde a încărcat ţiţei cu destinaţia Rouen.

Vaporul „Fergusons" încărca pentru întâia dată un asemenea material.

Primul ofiţer a raportat, la sfârşitul voiajului, că în cursul călătoriei, gazele erau atât de tari, încât nimeni nu putea rezista mai mult decât cinci sau şase minute în cală, cu toate că ventilatoarele funcţionau în permanenţă. Ofiţerul avea bănuiala că în cursul călătoriei rezervoarele lăsau să se scurgă petrol prin anumite puncte.

La 14 Decembrie 1887, „Fergusons" începea să descarce la Rouen.

Aburii pentru pompă şi pentru dinamo erau furnizaţi de la uscat, la bord nu era îngăduit niciun foc şi fumatul era categoric şi cu desăvârşire oprit.

Maşiniştii cari supravegheau lucrul în cale se serveau de lămpi electrice de mână.

In ziua de 17 Decembrie, al 3-lea mecanic, care trebuia să inspecteze sentina dela prova, coborî în cală şi

găsi lampa de mână în stare defectuoasă. Legând firele desfăcute, observă că sârmele neacoperite cu izolator dădeau scântei când veneau în contact.

El raportă acest fapt şefului maşinist, alarmat de faptul că se produceau scântei şi, ca atare, puteau fi periculoase, dar raportul său rămase fără urmare, fără să se ia nici o măsură de precauţiune.

In dimineaţa zilei de 19 Decembrie, vântul era calm şi vaporul fusese complet golit.

Şeful de echipaj şi câţiva oameni repartizaţi, oameni serioşi, nefumători şi foarte prudenţi, coborîră în cală voind să închidă supapele aspiratoare. Maşinistul al 3-lea, cu câţiva oameni, lucra lângă maşină, făcând legătura cu căldarea, şeful maşinist era lângă scara care ducea la maşini, primul ofiţer era sub puntea de comandă, iar omul la ordine era în sala mică.

Pe neaşteptate, şi din pricini pe cari nimeni n'a putut să le prevadă, izbucni o explozie puternică. Şeful mecanic şi întâiul ofiţer fură asvârliţi pe covertă, la o distanţă de 6 metri.

Omul la ordine reuşi să iasă pe scară, însă era serios rănit. Cala şi sala cea mică erau cuprinse de flăcări, şi coverta fusese aruncată în aer. In scurt, cea mai mare parte interioară a vaporului era distrusă complet...

Nu trecură mai mult de 20 minute, şi izbucni a doua explozie, de data aceasta la tancul din prova, explozie care sfărâmă interiorul vaporului aproape complet.

Focul continuă să ardă, timp de câteva ore, mistuind vaporul, cu toată intervenţia pompierilor.

Din oamenii cari se găseau în tanc, nu mai rămăsese nici urmă.

Astăzi, e de ajuns să arunce cineva doar o privire generală, asupra structurii unui vas-cisternă modern, spre a-şi da seamă de perfecţiunea la care au ajuns arhitecţii constructori în această importantă ramură navală, dela neuitatul dezastru al lui „Fergusons", până azi.

APĂRAREA NĂVILOR MARI CONTRA ATACULUI AERIAN

Din momentul când, acum vreo 25 de ani, au apărut primele vase moderne de război, se pot stabili, pentru aceste vase, trei perioade diferite, fiecare din ele caracterizată fiind de metoda atacului şi a apărării.

Prima epocă, ajungând până prin 1895, este caracterizată de predominarea absolută a artileriei (atacul cu tunul şi apărarea împotriva atacului lui).

A doua epocă, cuprinzând marele război din 1914—1918, e caracterizată de atacul tunului şi al torpilei, şi de apărarea contra acestor două arme.

Sfârşitul acelui război a marcat începutul celei de-a treia perioade, caracterizată de adăogirea, la armele de mai sus, a armei aeriene, a atacului ei şi a apărării, sub diverse forme, împotriva acestui atac.

Cum se întâmplă adeseori, când ne găsim în faţa unor noui metode puternice de atac, acest nou gen de atac a găsit numeroşi sprijinitori entuziaşti. Ei au afirmat şi afirmă că arma aeriană este destinată să fie consacrată ca arma de o indiscutabilă superioritate a viitorului şi că din toate punctele de vedere, ea se situează înaintea a oricărei alte metode de luptă care a existat până azi.

Socotind după scurta experienţă pe care o constituie, până în acest ceas, războiul acum în curs, nu avem suficiente elemente spre a face o judecată definitivă asupra acestei incontestabile superiorităţi pe care ar avea-o arma aeriană.

*

Inainte de a examina mijloacele de apărare, ale marilor năvi, împotriva atacului aerian, este necesar să vedem, în mod foarte sumar, cari sunt adversarii pe cari-i poate întâlni vasele de război şi care este tactica lor obicinuită de atac.

Din cunoaşterea acestor adversari şi a metodelor folosite de ei, vom putea scoate concluzii cu privire la mijloacele de organizare a apărării.

Adversarii pe cari-i poate întâlni în mod curent un bastiment de război sunt de două feluri: aparatele de atac direct (adică bombardamentul sau torpilarea) şi aparatele auxiliare ale vaselor de război (aparate de recunoştere, de explorare, de observaţiune, etc.).

Excludem aparatele de vânătoare, cari nu ameninţă direct bastimentele, dar fac parte din organizarea lor defensivă.

Toate aceste tipuri de aparate vor trebui să aibă, negreşit, o bază, fixă, dacă e vorba de formaţiuni de coastă, mobilă dacă sunt anexate forţelor navale destinate să fie folosite pe teatre de operaţiuni vaste.

*

Toate aparatele aeriene au drept caracteristică, din punct de vedere al apărării antiaeriene, imposibilitatea de a fi în mod eficace protejate contra focului artileriei, însă ele posedă, în schimb, o extremă mobilitate care împiedică o bună folosire a acestei artilerii.

Aparatele de explorare, de recunoaştere şi cele de observare a tirului sboară la altitudinea maximă îngăduită de o bună vizibilitate.

Aparatele de bombardament pot efectua atacul în două moduri: atacul în grup, sau atacul individual, în picaj, acest din urmă prezintând cu atât mai mulţi sorţi de succes cu cât vizibilitatea este mai redusă.

Atacul în grup trebuie să se facă la o altitudine destul de joasă, spre a îngădui o suficientă precisiune a tirului, însă fără să compromită siguranţa aparatelor.

Atacul în picaj se efectuează de la mari altitudini, cu coborîri brusce către ţinta avută în vedere, acest atac putând fi, deci, socotit ca un atac de la mică înălţime.

In general, aparatele de bombardament, spre a efectua atacul unui bastiment, trebuie să ţină seama de următoarele împrejurări:

a) probabilitatea de a lovi ţinta este cu atât mai mare cu cât distanţa până la ea este mai mică;

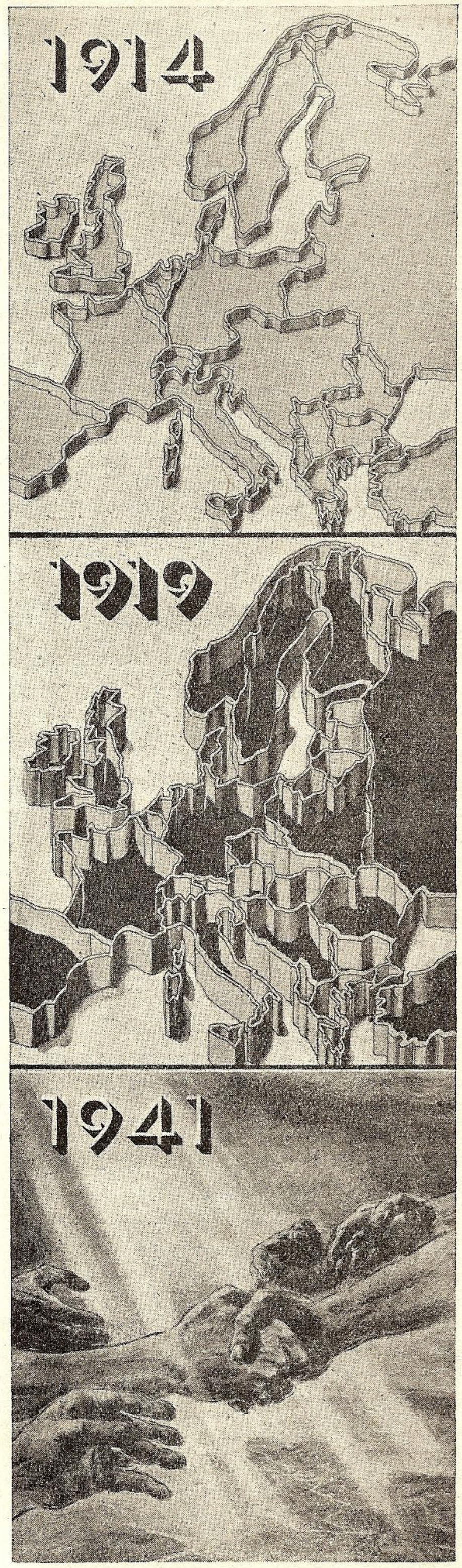
b) eficacitatea bombelor asupra ţintei este cu atât mai mare cu cât înălţimea este mai mare;

c) probabilitatea ca aparatul să fie atins de tirul antiaerian este cu atât mai mică cu cât distanţa este mai mare.

Aparatele de torpilare trebuiesc să se ţină la cea mai mică altitudine şi la o distanţă de 2000 m. de ţinta inferioară.

Spre a rezuma această ultimă idee, vom arăta că aparatele aeriene cari atacă direct sau indirect un bastiment de război pot fi deosebite, dintr'un anumit punct de vedere, în aparate de mare şi de mijlocie înălţime, şi în aparate de înălţime mică, categorii cari trebuiesc avute în vedere când este vorba de determinat mijloacele de apărare contra atacului lor.

G. B.



Dela zidurile cari despărţeau ţările Europene, mai înalte şi mai multe în 1919, se speră a se ajunge la dorita înfrăţire.

(Signal)

Recenzii

REVISTE

„Răsăritul", organul de propagandă al Caselor Naţionale, a intrat în al 23-lea an şi are un sumar ales şi bogat alcătuit din proză, versuri, cugetări, istorie arheologică şi cronica revistelor, cărţilor şi evenimentelor. Sunt arătate înfăptuirile Conducătorului Statului d. general Ion Antonescu, într'un substanţial articol de fond (însoţit de portretul Conducătorului Statului).

CĂRŢI

„Sărutul însingurărilor", sunt versuri de Eugen Constant, (editura revistei „Condeiul" din Craiova) apărute în revista d-sale „Condeiul" din anul 1937 până acum. De o rară sensibilitate, poezia d-lui Eugen Constant exprimă accente de tristeţi, îndoeli şi duioşii permanente, strâns încătuşate de un suflet ales şi stingher, într'un stil sugestiv, descriptiv şi cu imagini reuşite. Mişcă intimul şi însoţeşte pe cititor ca o melodie plăcută sufletului şi auzului, într'o clar viziune puternică ; e poezia veacului în care tineretul se sbate, cumplit şi chinuit între un idealism vag şi un realism crud şi hain. Prinde expresii în fericit verb, de un colorit bine meşteşugit, care impresionează şi reţine atenţiunea.

„Sonete", tradusă după Sheakespeare, de Gabriel Donna, sunt fericit redate într'o formă aleasă şi îngrijită ; dau tălmăcirilor înţelesul tristeţelor de care marele dramaturg englez a fost învăluit în sufletul lui stingher şi bizar, iar traducătorului îi exprimăm bune cuvinte pentru felul în care a transcris, în limba noastră, versuri armonios redate în tiparul sonetist.

„Pe drumul apelor mari", potrivitul titlu a unei prea bune şi interesante cărţi, scrisă de neîntrecutul profesor d. Ioan Simionescu, membru al Academiei Române, care în toate operile sale, reuşeşte să îmbine atât de fericit ştiinţa cu plăcutul dar de povestitor descriptiv, într'un stil armonios şi deosebit de îngrijit. Această folositoare şi instructivă carte, împodobită cu ilustraţiuni fotografice şi desenuri în peniţă, descrie văile Oltului, Siretului, Mureşului şi Prutului, care plac şi atrag în chip minunat, că cititorul e purtat aci prin codrii Carpaţilor, iar dincolo dealungul apelor, sau e transportat prin sate şi oraşe cu trecut istoric legat de ţara şi neamul românesc, din care se vede şi se simte prin câte au pătimit oamenii veacurilor apuse. E o lectură aleasă, care n'ar trebui să lipsească din nici o casă a noastră, această prea bună carte de cunoaştere a ţării şi neamului.

A apărut *„Buletinul pisciculturii româneşti"* (Nr. 3. Aprilie 1941), publicat de „Asociaţia piscicultorilor din România", cu următorul interesant cuprins : Dr. M. A. Ionescu : Din biologia şălăului ; Dr. Th. Buşniţa : Creşterea sălăului ; Ing. I. Pojoga : Gunoierea eleşteelor ; Ing. St. Popescu-Ogretin : Ingrăşămintele chimice în piscicultură ; Ing. Gh. Constantinescu : Rolul îngrăşămintelor verzi. Buletinul mai cuprinde : producţia pescăriilor statului, recenzii, note, informaţii.

Poeme marine

de ALEXANDRU BILCIURESCU

PIPA

Bătrânul marinar şi-aprinde pipa.
Şi fumul ţese pânze moi de vis...
Comoara amintirii s'a deschis
Şi-aşa se'mbogăţeşte iarăşi clipa.

Sub cerul plin de stele — paradis —,
Un vas se'ndreaptă 'n legănări pe-aripa
De vânt suav ce-şi poartă 'n zări risipa,
Spre-albastrul depărtărilor abis...

...Şi fumul urcă scara amintirii,
Brodând pe orizontu 'nchipuirii
Decor cu soare, sau cu fulgi albi, nins..

Dar vasul şi-a 'ntrerupt călătoria
Şi visul brusc îşi curmă feeria....
Căci pipa marinarului s'a stins !

DESEN

Valuri senine
— Ochi de smarald —
Tremură line
Sub soare cald.

Nourii, oile,
Cerul îşi strânge.
— Vor veni ploile,
Bolta va plânge ! —

Stropul se-avântă
— Cel dintâi strop —
Şi marea cântă
Cânt de potop.

VENEŢIA

Oraş-barcarolă în care
George Sand *şi* Musset *s'au iubit !*
Pe-a apelor albe chenare,
Gondole cu trup lăcuit
Alunecă 'n linişti de pâslă...
(Scandează tăcerea o vâslă).

Iar luna cu faţa senilă
De doge ilustru şi spân,
— Când stelele-şi leagă buchetul —,
Priveşte acuma cu milă
Oraşul pustiu ca'n sonetul
Poetului liric român.

SCHIŢĂ

Norii pleacă în călătorie,
Navigând pe valuri largi de cer ;
Pasări — cu aripile-echer —
Perforează bolta străvezie.

Marea dormitează, învelită
In imensă plapumă de-azur,
Soarele — incandescent contur —
Şi-a închis pleoapa ostenită.

Moartea poeziei marine...

GALLIA TUDOR

Pe ape, cu drapel, stindarde,
cu muzici şi ceremonie,
se'nmormântează oda-ţi, barde,
şi-a poeziei simfonie...

Când marea o'mpregnezi de mine
şi-o faci mormânt de noui vieţi,
să strig de disperare'mi vine,
că pier nevinovaţi băeţi...

Nenorocirea din natură,
cu schilodiri, nevoi, dezastre,
când tânguieşte-a ta făptură
şi cată galeş către astre,

Să-i dea viaţă lungă, lungă,
şi lecuire pentru boale,
să-i dea merinde să-i ajungă,
sub cap, să-i pună pernă moale,

Nu te'ngrozeşte-atâta sânge
vărsat de tine cu ştiinţă,
şi desnădejdea nu te'ncinge
cu brâu de jale şi căinţă ?...

Prin aer, moartea se frământă,
pândind viaţă să răpună
şi imn de'ngropăciune cântă,
prin vuet aprig de furtună...

Mitralieră, tun şi gaze
e crezul oamenilor noui ;
frăţietate... milă... fraze ;
tendinţe... visuri... e război...

Takya-Muni [1]*) să revină,*
răpus de milă şi tristeţe,
cu meditarea lui divină,
lăsând mărire, tinereţe,

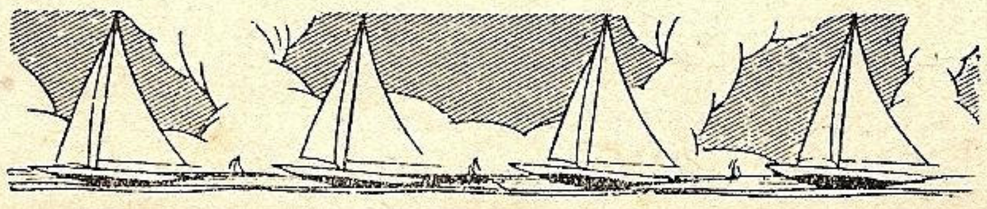
S'aducă omenirei bine,
să facă altă'mpărăţie,
cu lege nouă, noui destine,
umilitoare de mândrie...

Un Crist să ne'nfrăţească iară
şi toată ura, tirania,
să se destrame şi să piară,
c'a degradat pe om trufia...

Pe ape, ridicând stindarde,
cu tunuri şi ceremonie,
se'nmormântează oda-ţi, barde,
şi-a poeziei simfonie...

Aruncă lira, pentru-o vreme,
e timpul să ne cânţi cu tunul !
Aleargă iute, nu te teme,
nu-ţi vor mai zice : „Ia, nebunul !"

[1]) Buda.



INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARA

Convocare

Membrii Ligii Navale Române sunt convocaţi la Adunarea generală ordinară pentru ziua de 1 Iunie 1941 orele 11 la Cercul Militar din Bucureşti, când se va desbate următoarea

Ordine de zi:

1. Darea de seamă a activităţii L. N. R. dela 1 Ianuarie 1940 la 31 Martie 1941.

2. Raportul d-lor cenzori asupra gestiunii pe anul 1940.

3. Contul de gestiune şi descărcarea comitetului central şi consiliului de direcţie L. N. R. pe exerciţiul bugetar 1940.

4. Aprobarea proectului de buget pe 1941/42.

5. Fixarea cotelor filialelor L. N. R. din ţară, pe anul 1941/42.

6. Fixarea cotizaţiilor membrilor Ligii pe anul 1941.

7. Alegerea cenzorilor şi supleanţilor pe un an.

8. Ratificări.

9. Propuneri (dacă sunt depuse cu cel putin 10 zile înainte).

Vice Preşedinte, — *Secretar General,*
C. Amiral-Adjutant N. PĂIŞ — **Comandor A. NEGULESCU**

Noul subsecretar de stat al marinei

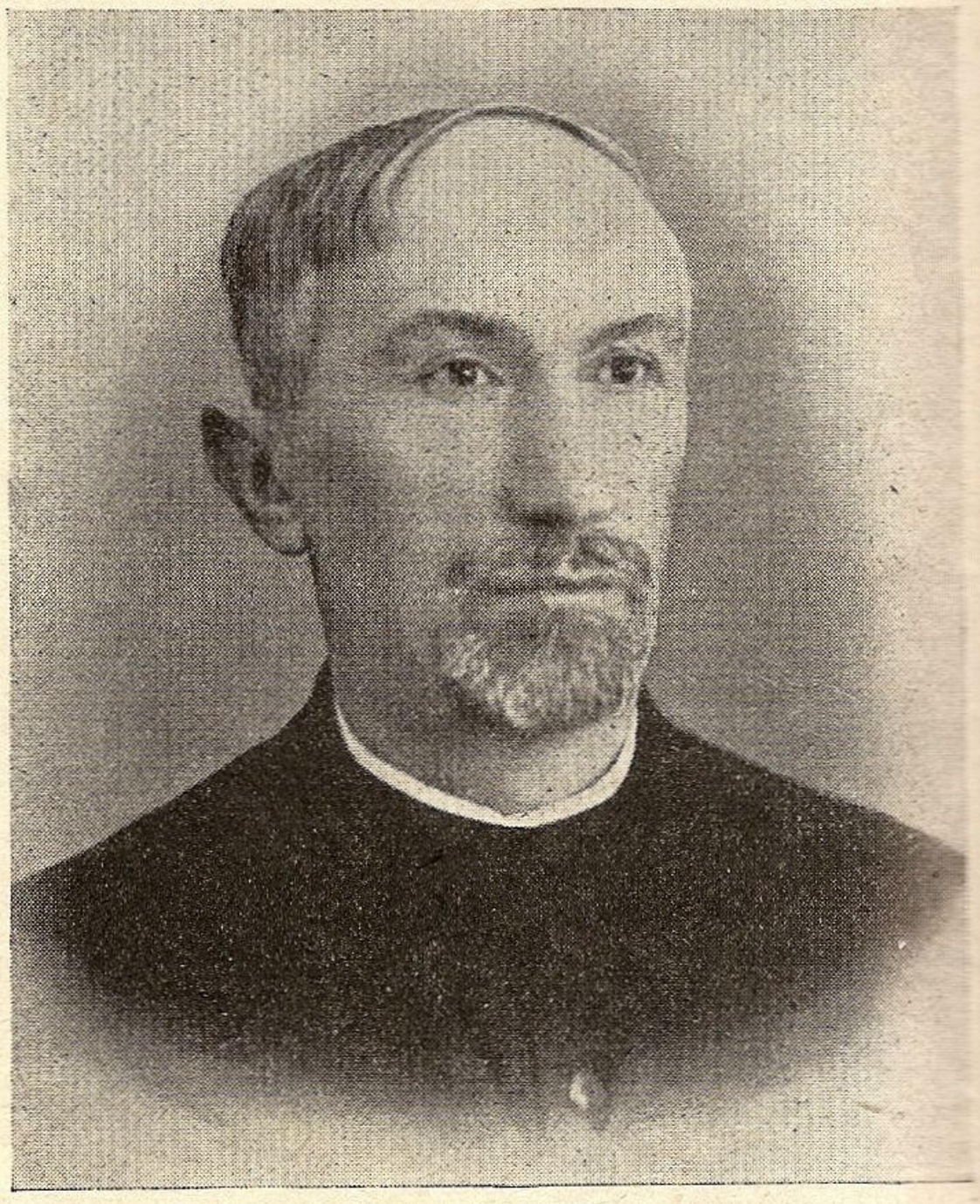
Pe ziua de 1 Aprilie, d-l Amiral-Adjuant *N. Păiş*, a fost numit subsecretar de stat al marinei. Despre personalitatea noului demnitar am vorbit atunci când i s'a încredinţat conducerea Ministerului Aerului şi Marinei. Nu mai adăogăm deci nimic, mulţumindune a-i ura spor la muncă şi isbândă, pentru ca întreaga noastră marină să ajungă acolo unde doreşte Liga Navală Română, al cărei Vicepreşedinte este domnia sa.

† Părintele Zenovie Popovici.

Luni 24 Martie a fost primit de Domnul părintele *Zenovie Popovici,* parohul bisericii din Satu-Lung — Braşov şi un înflăcărat membru al L. N. R.

Părintele Zenovie făcea parte din falanga de preoţi, cari alături cu învăţătorimea din Ardeal, a luptat să menţină viu spiritul naţional peste Carpaţi. Bucuria cu care a primit oştile noastre liberatoare la înaintarea din August 1916, i-a fost umbrită de retragerea din 1917. Ştiind ce soartă-l aşteaptă, a însoţit trupele noastre şi, dela poalele munţilor, a ajuns tocmai aproape de malul mării, la Chilia, unde a fost confesorul, prietenul, fratele marinarilor, în aşteptarea vremurilor mai bune, cari nu au întârziat să vină şi să-l readucă în mijlocul păstoriţilor săi.

Cu câtă duhovnicească râvnă şi ardoare îşi împlinea



† Părintele Zenovie Popovici.

rolul, atât la vasul spital, cât şi pe monitoarele noastre, unde la fiecare sărbătoare oficia serviciul divin, încheindu-l cu o predică ce alina apăsarea şi îmbărbăta pentru zilele pe cari bunul Dumnezeu ni le pregătea, ca o încheere şi răsplată a atâtor încercări!

Imi reamintesc Sfintele Paşti din 1917, când monitorul „Kogălniceanu" a fost sorocit să-l primească la bord. Lacrimi ne curgeau din ochii tuturor la cuvintele lui calde, vibrătoare.

Despărţirea de noi marinarii, deşi a avut loc în entusiasmul general al desrobirei Transilvaniei lui iubite, a fost nespus de duioasă. Unul din camarazi a înjghebat câte-va stihuri redate mai jos. Cu adevăr legat puternic a fost de noi până la mormânt! Acolo, în comuna lui dragă, n'a uitat nici îndatoririle faţă de enoriaşi, ridicând un monument al eroilor căzuţi la datorie, întemeind o frumoasă *„casă de citire"* cu 2.000 de volume, nici faţă de ma-

rină, înscriindu-se între rândurile celor ce luptă sub flamura Ligii Navale înainte de a fi fost o filială la Braşov.

Nu l-am mai văzut dela război, dar am păstrat legătura prin corespondenţă. După 23 de ani, l-am reîntâlnit cu prilejul unei conferinţe ţinute la Braşov în cadrul filialei L. N. R. de acolo. Ii albise părul şi barba, — dar vigoarea şi-o păstrase. A ţinut să spună câteva cuvinte de încheere, cari îmi reaminteau predicele din vremea pribegiei. Am retrăit toate amintirile, ca după două zile să aflu că a plecat definitiv dintre noi. Să revezi un suflet-frate, după 23 de ani... ca peste câteva zile să afli că nu-l vei mai revedea decât în veşnicie!

Dar viaţa omului nu-i de seamă după numărul de ani dăruiţi de Domnul, — ci de ce lasă fiecare în urmă. Pentru patriotismul său a fost răsplătit cu *„Coroana României"*; pentru naţionalismul său cu ordinul *„Ferdinand"*; pentru străduinţa în ale bisericii cu *„Răsplata muncii pentru Biserică"* şi brâul roşu.

Veşnică îi va fi amintirea în sufletele marinarilor cari l-au apreciat şi iubit!

Domnul să-l odihnească!

COMANDOR AUREL NEGULESCU

Activitatea preotului Zenovie Popovici.

Preotul Zenovie Popovici s'a născut în comuna Săsăuş, jud. Sibiu, în 14 Decembrie 1879. A făcut şcoala primară în comuna sa natală, liceul în Braşov şi teologia la Sibiu.

Şi-a început cariera ca învăţător în comuna Răşinari jud. Sibiu în anul 1899. După doi ani a trecut tot ca învăţător în comuna Satulung, jud. Braşov, unde în anul 1904 a fost apoi ales de preot al bisercii Sf. Adormiri. Aspiraţiunile sale l-au îndemnat să se înscrie în facultatea de litere din Budapesta, dar împrejurările i-au fost potrivnice, aşa că a rămas la activitatea misionară căreia i s'a dedicat cu trup şi suflet.

Faptul că înainte de a fi preot a activat cinci ani ca învăţător are o deosebită semnificaţie pentru viaţa naţională şi românească a Ardealului de pe vremuri. Şcoala era pe atunci patronată de biserică şi slujitorii altarului erau ţinuţi să cunoască pe cât se poate, greutăţile cu cari luptă instrucţia românească, prin experienţe personale. In felul acesta se stabilea o osmoză a scopurilor pe cari le urmăreau cele două instituţiuni şi astfel ele se susţineau şi se sprijineau în lupta lor pentru susţinerea vieţii culturale şi morale a Românilor subjugaţi de un neam strein.

Din momentul când şi-a luat sarcina de îndrumător de neam, el a scrutat cu seriozitate adâncă obligaţiunile sale şi nu a lăsat să treacă o clipă, fără să pună poporul pe care-l păstorea, în cunoştinţă de cauză de drepturile lui, de misiunea lui şi de datoria sfântă pe care o avea fiecare de a lupta pentru întregirea şi îndreptarea unui hotar vitreg statornicit de valurile furtunoase ale istoriei. Aceste fapte n'au scăpat vigilenţei pânditoare a conducătorilor politici ungureşti şi de aceea Preotul Zenovie Popovici a fost nevoit adesea să facă cunoştinţă cu ura şi iredentismul lor, manifestate în măsuri de represiune.

Când chemată de visul idealurilor sale România a tras sabia pentru desrobirea Ardealului, Preotul Zenovie Popovici a avut mulţumirea să salute în cuvinte de un sublim entuziasm pe capii oştirei române şi oştirea însăş, constatând în acelaş timp că învăţăturile propovăduite de el în predici, în conferinţe, în sfaturi şi îndemnuri, rodiseră însutit, din modul cum românii credincioşii săi şi-au manifestat bucuria la vederea soliei unirii care acum trebuia să fie definitivă. Soarta a vrut apoi ca el să sufere calvarul pribegiei, dar în acelaş timp să-i ofere posibilitatea şi suprema satisfacţie de-a fi personal alături cu cei ce luptau pe front pentru un ideal de mai multe ori secular. Dorul lui nestânjenit de a-şi manifesta iubirea de neam l-a îndemnat să intre ca preot militar şi repartizat fiind la marină, a făcut în această calitate războiul întreg. Desrobirea Ardealului a fost astfel un act la concretizarea căruia el şi-a dat obolul neprecupeţit. In decursul acestei înalte misiuni a arătat el cât de mare era flacăra care-i încălzea idealurile. A propovăduit între luptători cuvinte de îmbărbătare pornite din harul credinţei şi din credinţa nesdruncinată în izbândă. A preamărit eroii cari închideau ochii în mistuirea vitejiei, a însoţit la groapă pe cei cari cădeau apărând Ţara de invadatori şi a împărtăşit tuturor binecuvântările Ceriului pentru sbuciumul pe care l-au avut în marea vâlvătaie a epopeii menită să răscumpere cu foc şi sânge nedreptatea unei istorii. Pentru zelul şi devotamentul cu care şi-a servit „Ţara" a fost apreciat elogios de toţi superiorii şi distins apoi cu medalia „Coroana Românii" în gradul de cavaler, iar ulterior cu „Virtutea maritimă" şi cu „Medalia Ferdinand". Când dreptatea s'a făcut plaiurilor româneşti, s'a întors între ai săi din mijlocul cărora pornise în vâltoarea războiului, pentru ca lupta de desrobire să o transforme într'una de consolidare. La plecare, ofiţerii camarazi, prin inspiraţia Locotenentului Negru, i-au dedicat următoarele versuri:

Te duci acum Părinte
Al sufletelor noastre
Mijlocitor cucernic
Pe lângă Tatăl sfânt.
Te duci acum Părinte
In locurile sfinte
Legat acum puternic
Cu noi pân'la mormânt.
Acolo fraţii noştrii,
Te-aşteaptă căci nu pot,
Să râdă fără tine,
Să râdă fără preot,
Să râdă făr' acela,
Ce'n vremuri grele i-a îndemnat
Cu ei a plâns cu hohot,
Cu ei a blestemat.
Te duci şi iei cu tine,
Făptura-ţi omenească,
Dar ne rămâne'n suflet,
Şi'n inimi glasul tău,
Ce ştie să aline,
Şi ştie să lovească,
C'o vorbă părintească,
Mai crunt ca cnutul greu.
Te duci!
Şi Domnul care-ţi varsă,
In glas din Harul său,
Il roagă să ne aibă,
De-acum 'nainte 'n pază.
Noi îl rugăm asemeni,
Spre „bunul drum" al tău.

După război a activat cu mai mare râvnă pentru ridicarea morală şi spirituală a turmei sale de credincioşi. Şi-a făcut din biserică un nou ideal, ridicând-o la înălţimea cugetării sale sublime. A alergat pentru toţi cei cari apelau la sprijinul lui moral şi s'a străduit să ajute pe toate căile pe cei cari dovedeau o înzestrare deosebită. S'a ferit de politica imundă şi s'a dedicat cu trup şi su-

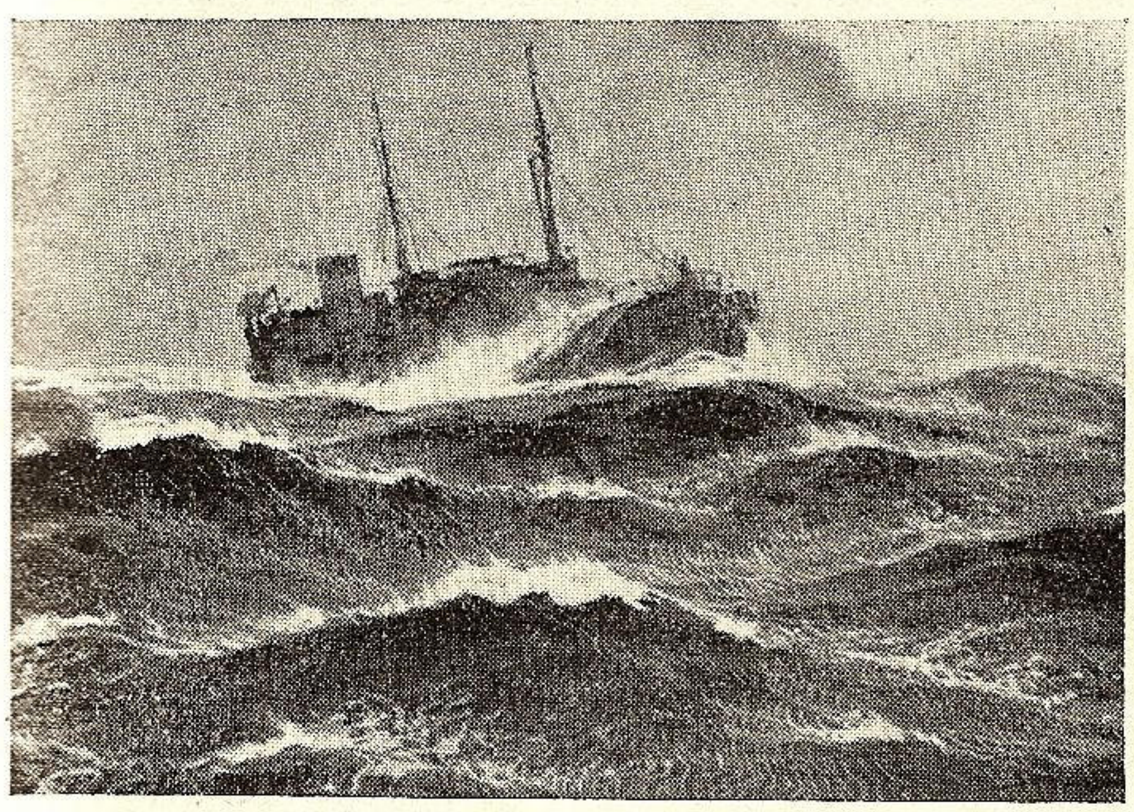
flet misionarismului preoţesc. Prin predici, cuvântări şi tălmăciri a îndemnat pe toţi la viaţă curată şi la dragoste de Neam şi Ţară. Pentru aceste fapte Episcopia Dunării de jos l-a învrednicit de gradul de Economstavrofor, iar Ministerul cultelor l-a răsplătit cu medalia „Răsplata muncii pentru biserică".

Moartea nemiloasă l-a răpit fulgerător în plină putere de muncă, la vârsta de 62 de ani, dar în orice caz putând să aştepte cu conştiinţa împăcată cuvintele Domnului: „Bună slugă, bună şi credincioasă, peste puţine ai fost pus, peste multe te voi pune, intră întru bucuria Domnului tău".

Expoziţia de marină a pictorului Comandor D. Ştiubei.

La 2 Aprilie s'a deschis în sala Dalles expoziţia talentatului camarad şi pictor Comandor D. Ştiubei, — singurul dela noi care a reuşit să redea marea cu coloritul ei, dar mai ales cu sufletul ei.

Pânza, — efect de mare şi cer, — e caracteristica: *nava-şcoală „Mircea", yachting, cu vântul strâns, regate, cu pânzele în pană, corabie, cu velatura redusă, nava-şcoală, întoarcerea corabiei,* — 9 pânze din 39. Marina de război e reprezentată prin alte 9: *submarinul, escadra, distrugătorul, „Grivița", contratorpilorul „Năluca",*



Petrolier pe furtună (de pictorul D. Stiubei)

canoniere, „Luceafărul", „Taifun". Navele de comerţ reamintesc unele trecutul, — *Cobra,* — altele prezentul, —*cargobotul, Dacia, Sulina.* Impresionante, *petrolier pe furtună, pe mare rea,* prin groaza şi grija ce o inspiră privitorului.

Statica e reprezentată prin: *într'un port, portul, reflex de lună, în zorii zilei, sub razele soarelui, Constantinopole, escală, Caliacra, noaptea,* — iar dinamica prin: *valuri la plaje, în larg, valuri, valuri de argint, pe furtună,* — fără a esclude şi din câteva mări furtunoase din cele deja citate.

Pe lângă felul cu care până acum ni se înfăţişa marea şi navele, de data aceasta camaradul Ştiubei ne prezintă şi un gen nou, impresionant, ca în *valuri, valuri pe plaje, valuri de argint, etc.*

E un nou chip de a reda impresia, mult mai greu ca în celelalte, — şi el destul de greu, fiindcă nu-i deloc uşor a reda, a face să retrăiască natura vie, atât de variată şi schimbătoare ca înfăţişare şi colorit, nu de la ceas la ceas, sau zi de zi, ci din minut la minut.

Cine a intrat în sala expoziţiei, pleacă îmbătat de mare, de farmecul acestui mediu sbuciumat, cu atâtea nuanţe, frumuseţi şi grozăvii, pe care numai un marinar le poate simţi, — şi un Ştiubei le poate reda, astfel ca să impresioneze şi pe cei străini de viaţa marinarilor.

Din Caracal.

In urma conferinţei ţinută de secretarul nostru general la Căminul Cultural „Preda Buzescu", Liga a primit următoarea scrisoare:

Ne permitem să vă aducem şi pe această cale viile noastre mulţumiri, pentru atât de interesanta conferinţă ce aţi binevoit să ţineţi în oraşul nostru.

Noi căutăm să întreţinem o tradiţie culturală, în acest oraş depărtat de marile probleme ce frământă viaţa intelectuală a unei Capitale de ţară. Toate gândurile noastre converg spre acest scop nobil.

Şi cum Dumneavoastră aţi răspuns cu entuziasm apelului pe care vi l-am adresat şi ne-aţi înţeles străduinţile puse în slujba neamului, noi ne facem acum ecoul publicului, însufleţit de cuvintele ce aţi rostit şi vă transmitem întreaga noastră recunoştinţă şi mulţumire.

Cu alese consideraţiuni,

Director, (ss) Prof. *Crăciun Pătru*

COMITETUL DE DIRECŢIE
(Sâmbătă 29.III.1941)

Prezidează d-l c.-amiral adjutant N. Păiş, vice-preşedintele L. N. R., fiind asistat de membrii prezenţi, d-nii contr'amiral O. Nedelcu, c-dor A. Negulescu, g-ral N. Negreanu, colonel Ulisse Sâmboteanu şi avocat C. Asvadurov.

S'a discutat şi hotărît asupra următoarelor chestiuni:

I. Conferinţe.

Conferinţele de propagandă au avut un mare succes, ţinute în Capitală şi în ţară.

In Capitală au fost în sala Dalles, vorbind d-nii c.-amiral C. Negru: *Când şi cum s'au născut imperiile coloniale* (la 2 Februarie); I. G. Perieţeanu: *D'Annunzio, poetul apelor italice* (la 16 Martie); comandor A. Negulescu: *Războiul naval* (la 23 Februarie); inginer Iliescu-Brânceni: *Sporturile nautice* (la 16 Februarie); general M. Schina: *Marile bătălii navale* (la 30 Martie).

In provincie au ţinut conferinţe d-nii: c.-amiral C. Negru la Câmpu-Lung, Calafat şi Braşov; d-l comandor A. Negulescu la Braşov şi Caracal, desvoltând aceleaşi subiecte notate mai sus, iar d-l lt.-c-dor E. Săvulescu va vorbi la Călăraşi.

Pentru viitoarele conferinţe, din toamnă, s'au înscris de pe acum d-nii I. Gr. Perieţeanu, general M. Schina, căpitan Gheorghiu şi c-dor Ionescu.

II. *Memoriile Ligii.*

Pentru cunoaşterea, cât mai bine, a asociaţiunii noastre, secretarul general a întocmit şi înaintat câte un memoriu asupra activităţii L. N. R., dela înfiinţare şi până în prezent, către ministerul instrucţiunii publice, la subsecretariatul educaţiunii; ministerul propagandei naţionale şi ziarul „Universul" d-lui Stelian Popescu, directorul ziarului. La ministerul propagandei a fost şi o conferinţă-convocare în sensul unei conlucrări comune, cât mai intense, în toată ţara la care Liga Navală va da concursul său, alături de alte asociaţiuni.

III. Festivalul dela Operă.

S'a prezentat propunerea, scrisă, făcută de d. Alex. Lupescu, artist, de a i se aproba să organizeze o reprezentaţie la Opera Română din Bucureşti, sub patronajul Ligii, în seara zilei de 4 Aprilie 1941, cu scopul ca din reţeta obţinută să se verse 40% din încasări brutto, pentru ajutorarea familiilor ostaşilor căzuţi la datorie, ceeace comitetul aprobă această cerere. Toate cheltuelile vor

fi suportate de d. Lupescu. Domnii censori sunt rugaţi a verifica actele şi încasările acestei reprezentaţii.

IV. Cereri pentru editare.

a) Cererea d-lui Alexandru Bilciurescu, scriitor şi ziarist (înregistrată la nr. 239/1941) de a i se edita, de Ligă, manuscrisul „Thalassa", compus din poezii publicate în revista „Marea Noastră", se va rezolva după alcătuirea viitorului buget al Ligii.

b) Pentru cererea d-lui căpitan Eugen Trandafirescu (înregistrată la Nr. 132/941), de a i se edita de Ligă manuscrisul *„Gânduri potrivite"* — schiţe marinăreşti — se dispune ca mai întâi manuscrisul prezentat să fie citit de comisiunea de lectură a centralei Ligii şi apoi se va hotărî ulterior.

V. Administrative.

a) S'a luat cunoştinţă de situaţia financiară a centralei L. N. R., prezentată de secretarul general.

b) Bugetul pe 1941—1942 al centralei se va alcătui după cunoaşterea reală a situaţiunii, în sensul cum departamentul marinei va putea subvenţiona Liga, pe anul viitor bugetar.

c) S'a luat cunoştinţă de contul de gestiune a filialei L. N. R. Constanţa, până la 1/I/1941 şi a hotărît să fie înapoiat pentru refacere, până la 31/III/1941.

d) Comitetul de direcţie aprobă ca centrala L. N. R. să dispună cumpărarea hârtiei necesare pentru tipărirea celor două reviste ale Ligii pe anul 1941 şi să se depoziteze stocul furnizat.

VI. Oferte.

a) Oferta d-lui Gh. Lăpuşneanu-Prună şi Ion O. Cuba (înregistrată la nr. 451/1941) nu se aprobă de comitet.

b) Oferta tipografiei „Valuna" (înregistrată la nr. 350/1941) nu se aprobă pentru motivele arătate în referatul d-lui comandor A. Negulescu.

VII. Filme.

S'a luat cunoştinţă de reprezentaţiile cari au avut loc pentru rularea filmelor cinematografice marinăreşti în Capitală şi provincie, sub patronajul L .N. R., care au dus la rezultate satisfăcătoare din punct de vedere moral şi material. D. comandor Negulescu citeşte lista şcolilor, numărul elevilor şi elevelor cari au asistat la aceste reprezentaţii şi sumele încasate până în prezent.

Ne mai fiind nimic de discutat, la ordinea zilei, d-l c.-amiral N. Păiş, închide şedinţa, mulţumind membrilor comitetului de direcţie pentru concursul dat.

Vice-Preşedintele L. N. R.,
C. Amiral Adjutant N. PĂIŞ

Secretar General L. N. R.,
C-dor *A. Negulescu*

Un muzeu al S. M. R.-ului

Trecutul nu poate fi, — nici nu trebue, — rupt de viitor. In filele lui găsim străduniile înaintaşilor, rezultatele muncii şi experienţei lor, îndrumătoare pentru viitor.

Iar când este vorba de marină, putem spune că ea are un trecut glorios, care trebue să fie cunoscut.

Navele au însă şi ele o viaţă, le vine şi lor vremea, dacă nu s'au dus la fund, să fie vândute ca fier vechi, spre a se reîntoarce în cuptoarele uzinelor. Cine-şi va mai reaminti de prima noastră navă de pasageri, COBRA, care era cu sbaturi? De METEOR naufragiat, de elegantă PRINCIPESA MARIA, de MEDEA, de TURNU SEVERIN, de IMPĂRATUL TRAIAN?

Tânărul subdirector al S. M. R.-ului, d. Comandor *V. Dragalina* a avut fericita idee de a reînvia acest trecut glorios, adunând tot materialul care să formeze baza unui muzeu al marinei, una din preocupările Ligii Navale.

Se va reconstrui salonul de muzică al vaporului „Principesa Maria", un capo-d'operă de sculpturi şi picturi. Se va aduna tot ce poate reaminti istoricul navigaţiei. Dar mai ales se va reface istoricul tuturor navelor noastre dispărute, cu fotografii cari să redea trecutul lor.

In această frumoasă şi migăloasă operă trebue ajutat însă de toţi cari au fost legaţi cu acest trecut. De aceia Liga Navală, în numele iniţiatorului, roagă pe toţi foştii comandanţi, ofiţeri sau mecanici, şefi de echipaje, maeştrii, a trimite d-lui Comandor Dragalina orice documente, fotografii, obiecte, cari ar fi în legătură cu vapoarele pe cari au fost îmbarcaţi.

Invită călduros familiile celor decedaţi a contribui, în acelaşi sens, pentru ca memoria celor dispăruţi să fie la loc de cinste în istoricul navei respective.

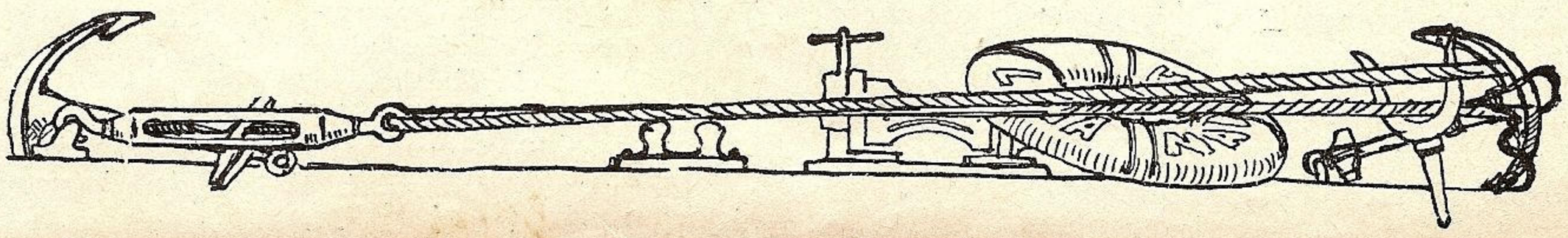
Domnii comandanţi în special sunt rugaţi a-şi trimite câte o fotografie de fiecare vas comandat, dacă se poate din acele vremuri.

Nu ne îndoim că cu toţii vor răspunde la acest apel, care va scoate în relief aportul marinarilor noştri la opera de propăşire a ţării.

REZULTATUL EXAMENELOR ÎN MARINA COMERCIALĂ

La examenele care au avut loc, în Aprilie, la Constanţa, au reuşit următorii :

1. *Comandant de lungă sursă:* **Ignat D. Ştefan şi Muche C. Constantin.**
2. *Comandant de cabotaj:* **Starostescu Nic. Cucu.**
3. *Ofiţeri de bord cl. I:* **Dinu Gh., Teodorescu Const. şi Ştefănescu Miron.**
4. *Ofiţeri de bord cl. II:* **Anastasiade D. Const. Negulescu Istrate şi Bărbulescu Aurel.**
5. *Ofiţeri de bord cl. III:* **Ştefan Marin, Dumitrescu Marin, Gunaş Mihail şi Jiuga Nicolae.**
6. *Radio-telegrafişti cl. I:* **Hamlaşer Jean.**
7. *Radio-telegrafişti cl. II:* **Iedelic Carol, Lazarovici Aurel, Vercu Ifrim, Vlad Florea, Ionescu Vasile, Nistor Vasile, Negrescu Roman, Zaharescu Mihai, Pofa Traian şi Carp Gh.**
8. *Mecanici principali:* **Petala Dumitru, Verdilă Ion şi Cosma Ioan.**
9. *Sub-mecanici:* **Panaitescu T. Mihail, Peiu Şt. Dumitru, Georgescu Alexe, Butnaru Eugen, Bucura I. Virgil, Mihail A. Tudor, Dănilă D. Constantin, Tihan M. Mihai, Oprea I. Andrei, Stanboală G. Traian, Untea Gh. Vasile, Chitac P. Mihai, Joiţoiu D. Vasile şi Pralea Ion.**
10. *Sub-mecanici motor:* **Sudvinschi N. Gh., Tărigrădeanu V. Gh., Petcu H. Ioan, Teodorescu C. Gh., şi Grau P. Vasile.**
11. *Sub-mecanici electricieni:* **Ladoş I. Dumitru şi Dulepăn Gh. Victor.**
12. *Mecanici auxiliari:* **Cionca Pavel, Ion A. Ion, Cavaliofe Petre, Chiriagi Dumitru, Lovăilescu Vasile şi Jianu Ioan.**



CRONICA SPORTIVĂ

Noua îndrumare a sportului

Sportul, pe lângă antrenarea fizică a tineretului, are şi un mare rol educativ. Şi la noi s'a înţeles acest lucru, dar exhibiţionismul şi mercantilismul a stânjenit de multe ori împlinirea acestui rol.

Liga Navală Română, preocupându-se în special de sporturile în legătură cu apa, — a socotit *înnotul* ca o necesitate naţională, canotajul şi pânzăria ca un sport integral, căci desvoltă fizicul, intelectul şi sufletul, — la care se adaogă cunoaşterea pitorescului României şi crearea unei industrii naţionale.

De aceia a salutat cu bucurie contopirea celor două federaţii, — canotaj şi înnot, — într'un singur organ, la conducerea căruia a fost înscăunat un priceput şi devotat al sporturilor de apă, d. *Catina*.

Prin noua organizare, O. S. R., — *Organizaţia Sportului Român*, — în fruntea căruia a fost instalat un distins camarad, adânc şi pasionat cunoscător al sporturilor, d-l colonel *Medeleanu*, iar ca preşedinte al Federaţiei, — cuvânt care evocă ideea de unire, de solidaritate, în loc de „directorat", — a fost numit d. căpitan *Bârzănescu*, un vechi sportman, a cărui muncă pentru răspândirea înnotului printre tineret, e cunoscută şi nu odată am vorbit în coloanele noastre.

Spiritul nouei organizări reese clar din cuvântarea rostită de d. colonel Medeleanu:

Organizaţia sportului românesc, cu toată tinereţea şi frăgezimea ei, este o înjghebare care trebue dusă mai departe.

Ea însumă strădaniile celor mai avântate suflete, celor mai înaintate concepţii de educaţie, *expresia celor mai desinteresate munci şi sacrificii româneşti.*

A tuturor înaintaşilor noştri şi mai bătrâni şi mai tineri ca noi.

In semn de cinstire pentru înfăptuirile lor, am primit însărcinarea şi o răsplătesc cu libertate şi sporul meu de muncă în mod onorific.

In prag de înfăptuire, trebue să ne lămurim.

Scopul practicării sportului? numai educativ şi în slujba Patriei.

Mijloace de realizare?

Oameni şi bani.

Oamenii sunteţi dvs. Sunteţi rezultatul consultărilor mele cu sportivii desinteresaţi, a realizărilor d-voastră atât în domeniul sportului cât şi în alte domenii. Şi cu o singură ţintă Patria şi Neamul.

Este tot ce-mi trebue.

Bani? Faţă de importanţa problemei, prea puţini.

Dar cu oameni de nimic, banii se pierd, iar cu oameni de nădejde se obţin şi sporesc.

In îndemn la acţiune stă scopul strădaniilor noastre.

Prin sport urmărim obţinerea sănătăţii fizice şi morale a tuturor în slujba patriei.

Numai mişcarea organizată poate asigura sănătatea fizică şi morală a fiecăruia în parte şi a tuturor laolaltă.

Iar sănătatea nici nu se cumpără, nici nu se vinde.

Se moşteneşte, se întreţine şi îmbunătăţeşte, se transmite.

Se strică foarte uşor şi nu se reface niciodată.

Producătoare de energii în toate sensurile este cheea vitalităţii şi afirmării individuale şi naţionale.

E cel mai de preţ dar al omului şi întreţinerea ca şi mărirea lui, constituesc datoria cea dintâi a conducătorilor şi naţiunilor, cari vor să vieţuiască de sine stătătoare şi să dăinuiască peste milenii.

N'are preţ şi nu poate fi plătită. Integritatea ei, ori cât ar costa, costă prea puţin.

Sporturile — practicate cu măsura şi în cadrul igienic — sunt rodnice mijloace de educaţie individuale, forţă fizică, aduc buna dispoziţie, conştiinţa propriei valori — încrederea în sine, curajul, putere de muncă şi producţie, veşnicul neastâmpăr şi îndemn către mai bine, către creaţie şi progres, afirmare şi predominare.

Spirit de asociaţie, ascuţime în hotărâri şi promptitudine în acţiune.

Măsura şi higiena în sport aduc armonia, iar abuzul şi supra specializarea deformare profesională.

Vrem:

Armonie şi nu deformare.

Sănătate, vigoare, avânt: în mişcare, în gândire, în înfăptuire, în luptă.

Nu numai unii, ci toţi şi pentru toţi, pentru Patrie.

Aşa au conceput şi mai ales au înfăptuit Grecii de demult şi cei de acum, tot aşa Romanii şi mai puţin urmaşii lor; astfel Germanii din timpul lui Napoleon şi mai ales cei de azi şi tot aşa Finlandezii.

Nu ne vorbesc hrisoavele despre organizări sportive, dar dovadă de netăgăduit — ca mişcare organizată — ne stă:

— Agerimea în lupte a lui Ştefan cel Mare.
— neîntrecuta îndemânare a arcaşilor săi.
— neastâmpărul istoric al lui Mihai Viteazul
— şi năpraznicele isbiri ale ostaşilor săi.

Să nu uite nici părinţii, nici educatorii şi nici conducătorii, că sportul nu e o pierdere de vreme, ci este pozitiv mijloc de formaţie trupească, sufletească şi intelectuală.

Avem datoria să luăm în grija priceperii şi experienţei noastre, puii noştri.

Să-i purtăm pe căile fireşti.

Să nu-i lăsăm să crească în bălării.

Cine creşte în tainiţele întunericului, se fereşte de prieteni şi-şi înjunghie mişeleşte fraţii. Piticii cari au crescut în întuneric îşi sgârie gazda primitoare şi fug în gura şarpelui.

Să luăm aminte la înţelepciunea vulturului şi a leului.

Şi unul şi altul prin joacă îşi instruesc puii, le dau îndemânarea, agerimea, îi înzdrăvenesc şi pregătesc de luptă. Ii întreneză şi când s'arată vrednici, îi slobozesc în vâltoarea vrăşmăşească a vieţii.

Să ne îndrumăm aşişderea puii noştri.

Să coborâm cu ei în arenă şi prin joacă să le întărim trupul, să le oţelim sufletul, să le ascuţim mintea.

Să-i facem luptători cu ochii de vultur şi îndrăsneli de leu.

Pentru sănătatea lor, pentru perpetuarea familiei, pentru dăinuirea peste veacuri a neamului românesc.

Pentru Patrie, sportivi români, pentrucă:
Din bunurile şi durerile ei ne naştem.
In cântecul ei de leagăn prindem aripi.
Cu rodul pământului ei ne hrănim.
Cu isvoarele ei limpezi ne ostoim setea.
Cu soarele ei râdem.
Din aerul ei sorbim puteri de viaţă.
Pe plaiurile ei ne însdrăvenim.
Cu holdele ei ne bucurăm.
Cu hora ei chiuim.
Cu doina ei plângem.
Cu cântecul din urmă al ei ne ducem.
Şi binevoitor numai pământul ei ne primeşte.
Idealul nostru Români: să întregim Patria, iar da-

toria noastră s'o păstrăm. Sportivi vânjoşi şi cu suflete tari, înaintea tuturor, la jertfă şi la datorie.

Când începeți şi sfârşiți lupta, salutul vostru să fie:

„PENTRU PATRIE“

Urechea noastră la Rege şi Conducător şi ochii noştri mereu la hotare.

Inainte de a păşi la fapte, următoarele directive le găsesc necesare:

1) *Activitatea sportivă în cadrul inițiativei particulare, trebue să asigure continuitatea şi întregirea sportului şcolar şi premilitar. In acest sens — prin mine — vom colabora cu direcția sporturilor şi Educației Fizice din Subsecretariatul de Stat al Educației.*

In ceeace priveşte activitatea noastră spirituală, statul îşi rezervă prin lege dreptul de îndrumare, iar asupra mânuirii fondurilor cu cari ne subvenționează, dreptul de control.

2) *Activitatea sportivă şi componentele ei higienice, fiind cele mai pozitive mijloace de educație şi întreținere, se cer practicate de ambele sexe, bine înțeles cu adaptările corespunzătoare.*

3) *Prin absența lor totală în preocupările satelor, au provocat evidente insuficiențe în creşterea fizică a țăranului şi ca atare trebuesc aplicate mai larg şi mai îngrijit în mediul rural ca în cel urban.*

4) *Profesionismul este incompatibil cu rosturile educative ale exercițiilor fizice şi ca atare trebue stârpit.*

Cine se lasă vândut şi se vinde, tot aşa de uşor îşi poate vinde patria. Cazurile sunt multe, concrete şi de actualitate.

Cea mai mare decadență o constituesc contractele şi activitatea samsarilor în perioada transferărilor. Trebueşte curmată. Revenirea la amatorism este o obligație de redresare morală.

Acolo unde e cazul, vă rog, să luați măsurile de îndreptare.

Grupările au datoria de a creşte oameni vrednici şi productivi — prin sport — pentru celelalte îndeletniciri.

Să întrebuințeze banii pentru a asigura atleților o viață cât mai higienică şi acelora cari au nevoe, a le înlesni formarea unei cariere.

5) *Simplificați la maximum regulamentele.*

Singurul rezultat valabil e acel din arenă.

Atletul trebue să înceapă lupta cu gândul curat şi trebue să termine ca atare.

Cu mândria că a învins sau cu admirația față de învingător.

Respectați strădania luptei lui.

Unde e procedură prea complicată şi masa verde, încetează sportul şi începe comerțul.

6) *Practicanții exercițiilor fizice trebuesc supuşi examenului şi controlului medical, iar conducerea tehnică încredințată oamenilor de specialitate.*

7) *Diferitele ramuri sportive au valoare educativă egală. In ceeace priveşte însă valoarea utilitară, ele se diferențiază. Unele capătă importanță principală şi imediată aplicare în realizarea țelurilor naționale, iar altele ocupă o poziție secundară prin îndepărtata lor influență. La alegerea şi valorificarea exercițiului trebuia luat în seamă şi factorul economic.*

Sub aceste aspecte, se categorisesc astfel:

a) *Sporturi principale: atletismul, tirul, ski şi* înnotul; *primele două au o suprafață de aplicație generală, iar ultimele două o suprafață de aplicație regională.*

b) *Sporturi secundare: toate celelalte.*

c) *Sub raportul spectacular şi de încasări sunt câteva sporturi beneficiare, pe când cele mai multe sunt deficitare.*

O organizare logică îndrumează către:

1) *Incurajarea şi popularizarea sporturilor principale, prin scutirea de orice sarcini pecuniare şi o subvenționare maximală.*

2) *O exploatare cât mai bine organizată a sporturilor beneficiare, în slujba măririi fondului de subvenții.*

3) *Incurajarea şi subvenționarea sporturilor secundare în raport cu posibilitățile materiale.*

4) *Incepeți activitatea cu grupările şi înjghebările existente.*

Să le cunoaşteți cât mai amănunțit, reorganizați-le, dați-le nou îndemn de viață.

Este un capital prețios pentru a merge mai departe.

— Cât mai bună organizare internă.

— Popularizarea, în special a sporturilor de bază, şi la elementul românesc.

— Şi apoi vom păşi mai departe.

Cu aceste gânduri, vă doresc „spor la muncă“.

Liga Navală Română, salută cu bucurie acest program, în care înnotul e considerat ca sport de bază, sport principal. Ea se pune, ca dela întemeere, cu totul în serviciul mişcării, călăuzită de aceleaşi principii: a nu se amesteca în organizare, ci numai a încuraja prin acordare de premii, şi orice altă modalitate de propagandă, — conferințe, cinema, — însuflețirea sportului nautic, atât în capitală, cât şi în provincie, prin filialele ei.

Din toată inima doreşte isbândă şi spor la muncă.

Innotul sport de bază

In conducerea sportului românesc s'au făcut schimbări şi se mai fac.

Cert este că sportul, în genere, stagnează.

Astăzi vom lua ca exemplu înnotul, care poate fi practicat de toți locuitorii, în special de tineret, care-l poate învăța foarte uşor şi care deabia aşteaptă să fie la îndemână, dela umilul copil al străzii până la mândrul vlăstar al potentaților.

Practica natației desvoltă armonios, asigură contra pericolului, este şcoala vieții şi a voinței.

Te face curagios şi întreprinzător.

Este higienic şi sănătos, întrucât se execută în cele mai esențiale condițiuni de viață: aer, apă, şi soarele.

Mai pe scurt, înnotul este un program complect de educație fizică.

Este util din punct de vedere social, întrucât nimeni nu poate spune că în viață nu va putea fi amenințat de înnec, în împrejurări când nu se va putea baza pe asistența altuia.

Fiecare trebue să devie un bun înnotător, în stare să se salveze singur.

Este de utilitate colectivă, căci cel ce ştie a înnota poate da ajutor semenilor săi în caz de pericol.

In fine, ostaşul care ştie să înnoate este de două ori mai bine pregătit decât un altul care nu cunoaşte acest sport.

Situația geografică a țării noastre din punct de vedere al practicării sportului pe apă, este admirabilă. Avem o adevărată rețea de râuri, lacuri, şi în plus un fluviu Dunărea şi Marea, dar nu avem înnotători.

La noi nu s'a făcut o statistică, dar ştim cu toții cât de mare este numărul acelora oare-şi pierd viața datorită înnecului.

Peste hotare s'a dat natației posibilitatea unei mari desvoltări. Pe când şi la noi?...

In Germania, Italia, Japonia, etc., înnotul a fost declarat sport național, oficialitatea a construit un număr important de bazine și a încurajat asociațiile sportive.

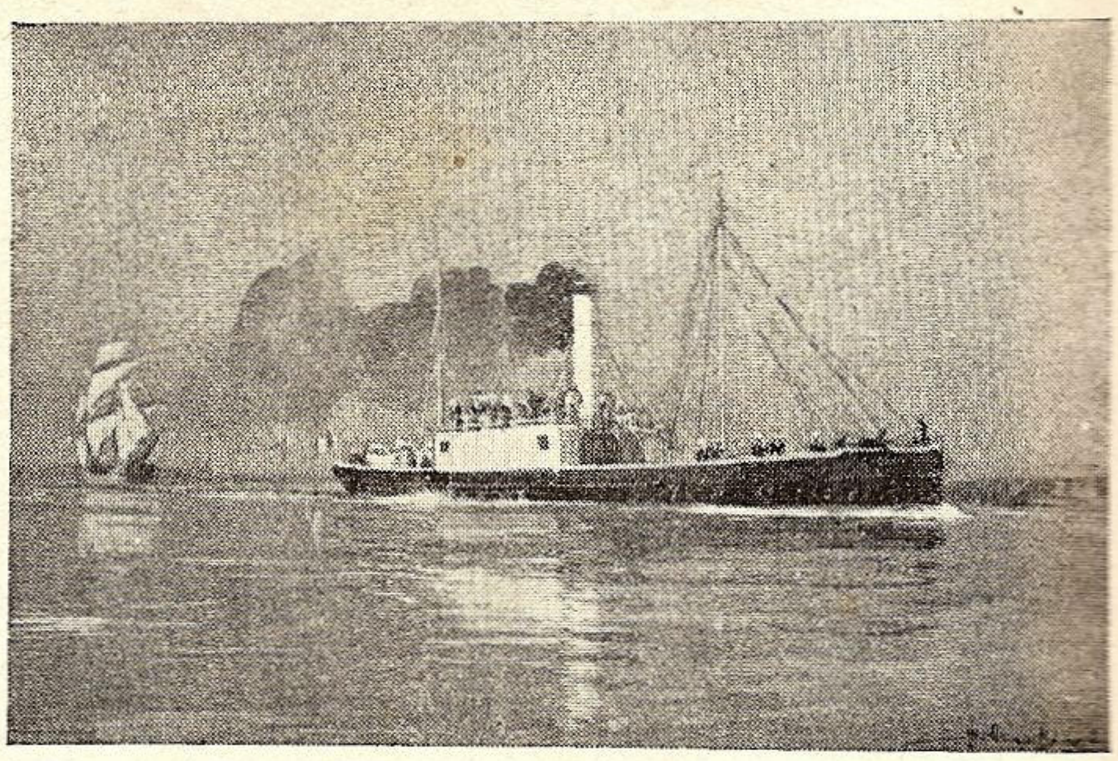
In Statele Unite, Liga Atletică a Școalelor publice dă în fiecare zi lecții de înnot elevilor, organizează competițiuni de propagandă, urmărite cu mare pasiune de tineret.

In Japonia, fiecare școală de curs secundar are bazin de înnot, iar cursurile încep cu ore de educație fizică și înnot. Nimeni nu poate obține o diplomă dacă nu cunoaște înnotul.

Alături de atletism, tir, scrimă și celelalte sporturi de bază, în strânsă legătură cu apărarea națională, înnotul capătă o rațiune în stat.

Activitatea natației trebue încurajată și puternic sprijinită pentrucă foloasele sale remarcabile să se resfrângă din plin asupra tinerilor, viitori ostași.

(F. B. Universul Sport)



Avizoul „România" (de pictorul D. Stiubei)

Program de activitate pe anul 1941 la sporturile nautice

R A M E

Duminică 25 Mai. Concurs interclub organizat de Directorat pe lacul Herăstrău pentru cupa Directoratului.

Duminică 8 Iunie. Concurs interclub organizat de Directorat pe lacul Floreasca pentru cupa Tg. Mureș.

Duminică 29 Iunie. Concurs interclub de propagandă pentru cupa Satu-Mare organizat de Directorat lacul Tei.

Duminică 17 August. Campionatele Regionale — lacul Herăstrău.

Duminică 31 August. Campionatele naționale — fără skiff — București lacul Herăstrău.

Duminică 7 Septembrie. Campionatele naționale de skiff Lacul Snagov.

Duminică 5 Octombrie. Concurs interclub organizat de Directorat lacul Herăstrău.

V E L E

Duminică 15 Iunie. Concurs interclub organizat de Directorat lacul Herăstrău.

Vineri - Duminică 4-5-6 Iulie. Campionatele regionale lacul Herăstrău.

Vineri - Duminică 29-30-31 August. Campionatul național de vele București lacul Herăstrău.

Sâmbătă - Duminică 11-12 Octombrie. Concurs interclub organizat de Directorat lacul Herăstrău.

Toate probele vor fi înzestrate cu premii, medalii și cupe care vor fi anunțate ulterior.

I N N O T

Duminică 18 Mai 1941. Concurs de antrenament organizat de Directorat.

Joi 29 Mai. Concurs popular deschis începătorilor.

Duminică 1 Iunie. Concurs de propagandă.

Duminică 22 Iunie. Concurs organizat de Directorat pentru cupa Transilvania.

Duminică 20 Iulie. Concurs organizat de Directorat pentru cupa Cluj.

Duminică 27 Iulie. Concurs popular.

Vineri, Sâmbătă, Duminică 8-9-10 August. Campionatele regionale, București.

Vineri, Sâmbătă, Duminică 22-23-24 August. Campionatele naționale de înnot, sărituri și polo București.

Duminică 14 Septembrie. Campionatele interșcolare de înnot.

POLO PE APĂ

Campionatele regiunilor.

Se vor disputa tur și retur și va începe cel mai târziu la 22 Iunie.

Campionatul național de polo pe apă.

Vineri, Sâmbătă, Duminică 22-24 August, București.

Programul de activitate pe anul în curs pentru Sporturi Nautice și Innot, cuprinde manifestațiunile sportive ale regiunei București și campionatele pe țară.

Programul de activitate a tuturor celorlalte orașe din țară urmează a fi întocmit de către comisiunile respective de îndată ce vor fi definitiv constituite.

In afară de concursurile cu caracter local, Directoratul va organiza la date ce vor fi anunțate la timp, în scop de propagandă concursuri interorașe în diferite centre unde există bazine de înnot și unde se pot desfășura normal concursuri de canotaj, vele.

Datele prevăzute în programul de față vor putea fi cedate oricărei grupări din București, pentru a organiza aceste concursuri, în urma unei prealabile cereri adresată Secretariatului General al Directoratului, cu 15 zile înainte de concurs.

In zilele rămase libere, grupările vor putea cere și organiza concursuri de orice categorie. In acest scop urmează a se convoca reprezentanții tuturor grupărilor Bucureștene chiar în cursul acestei luni, cu care ocazie se vor pune la punct toate chestiunile privind începerea activității.

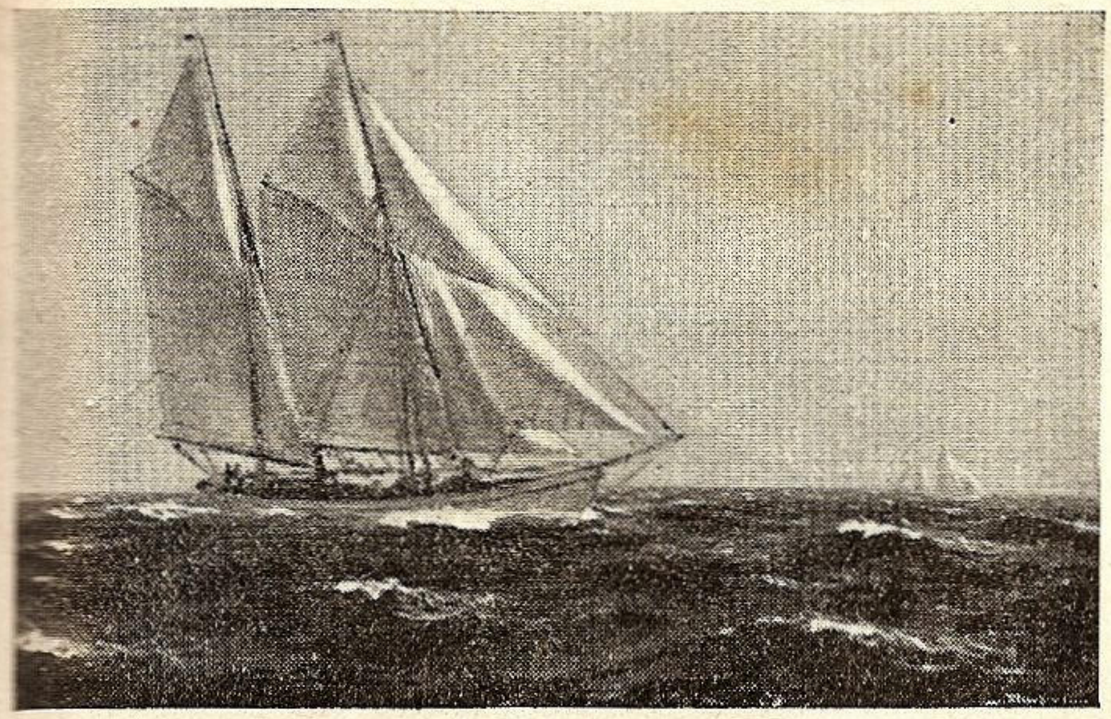
M. A. M. organizează sportul în școlile militare. — O adresă trimisă tuturor directoratelor sportive.

Intr'un număr trecut am scris că sportul militar va căpăta în curând o nouă și sănătoasă organizare și că sportul — după modelul marilor puteri europene — va avea o importanță deosebită în pregătirea ostașilor români.

Știrea noastră a fost curând confirmată.

Zilele acestea M. A. M. (Ministerul aerului și marinei) a trimis prin Organizarea Sportului Românesc tuturor directoratelor câte o adresă prin care le roagă să-i trimită câte un regulament, aceasta în vederea organizării temeinice a sportului în școlile militare.

Cum se vede, viitoarea organizare a sportului militar se va baza pe școlile militare.



Iachting (de pictorul D. Stiubei)

Asociaţia sportivă a Aeronauticei şi Marinei.

Toate ţările civilizate au ştiut să acorde, în drumul lor constant spre progres, însemnătatea ce se cuvine organizaţiilor menite să recreeze pe calea sporturilor practicate în aer liber, pe toţi cei ce muncesc cu intensitate.

O astfel de organizaţie a luat fiinţă şi la noi la 10 Iulie 1936. Este „Asociaţia sportivă a Aeronauticei şi Marinei" care şi-a ridicat pavilionul pe malurile înverzite ale lacului Herăstrău din preajma Capitalei.

Această asociaţie, care răspunde unei nevoi adânc simţite în rândurile multor slujitori ai Statului, are de scop: să desvolte şi să răspândească interesul pentru sporturi în aviaţie şi marină; să organizeze concursuri sportive şi excursii; să creeze terenuri sportive, case de adăpost şi săli de gimnastică; şi să stabilească legături constante cu organizaţiile similare din ţară şi străinătate.

Asociaţia, care are până în prezent o secţie de tennis şi una de canotaj, se adresează tuturor persoanelor — militare sau civile — din Subsecretariatul de Stat al Aerului şi Marinei.

Pot deasemeni face parte din asociaţie şi rudele acestora, precum şi ofiţerii din alte arme, cu familiile lor, cari sunt recomandate de un membru activ.

Din punct de vedere financiar trebue menţionat faptul că taxele se mărginesc a fi, pe anul 1941, de 600 lei pentru una din secţiuni şi de 1.200 lei pentru ambele secţiuni. Soţiile membrilor activi sunt de drept membre ale asociaţiei plătind jumătate din cotizaţii.

Membrii asociaţiei pot frecventa sediul dela Herăstrău, utilizând terenul de tenis, instalaţiile şi băncile organizaţiei.

Pavilionul clădit pe malul lacului Herăstrău, o adevărată realizare occidentală, este prevăzut cu un bar, vestiare şi duşuri. Clubul dispune de numeroase bărci cu vâsle de sport, precum şi yole cu vele. Un antrenor specializat va sta la dispoziţia membrilor, predându-le lecţii de tennis şi canotaj.

Drumul la sediul asociaţiei este prin Şoseaua Jianu până în comuna Herăstrău (maşina 32).

Cererile de înscriere se fac la Secretariatul asociaţiei A. S. A. M. (lacul Herăstrău) la d. sublt. Enea Ioan, telefon 2.92.03.

Dela Constanţa spre Istambul cu o... barcă de carton.

Acum trei luni în urmă, a venit la Constanţa, tânărul Gheorghe Fabrea, de fel din Giurgiu, cu un singur gând: să ajungă, la Istanbul.

D-sa este şi inventatorul unei arme formidabile de război: şalupa torpilă.

Fără bani, s'a apucat să-şi construiască singur o barcă din carton. Cu toate că ea măsura 2 metri, greutatea ei era doar de câteva zeci de kgr.

Nu aştepta decât ziua când marea să fie liniştită pentru a putea s'o „lanseze" şi în aceiaş clipă să pornească în „cursă inaugurală"...

Ziua aşteptată s'a ivit la 1 Aprilie.

Cu barca în spate, Gheorghe Fabrea a coborît la plaja „Duduia", fără ceremonial şi tradiţionala sticlă de şampanie spartă în proră: „Torpila No. 2" (astfel îşi botezase barca) a fost lansată la apă.

Puţin după aceia inventatorul nostru, transformat în temerar navigator s'a urcat în ea. A făcut trei cruci şi a pornit la drum luând largul însă cu grija de a nu se depărta prea mult de ţărm.

Trăgând vârtos la rame temerarul navigator a ajuns „travers" cu farul Tuzla, când s'a întâmplat catastrofa.

In dreptul farului a întâlnit în cale primul vapor.

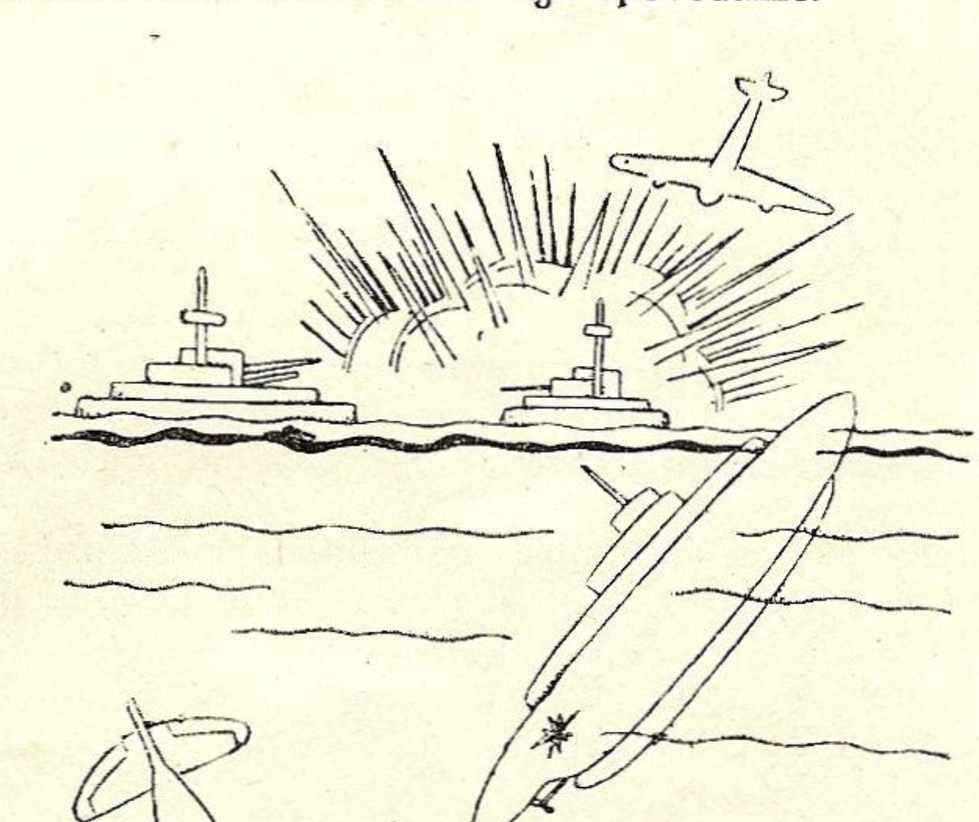
Fără frică, Fabrea a trecut pe alături de el. După trecerea vaporului, s'au format valurile provocate de învârtiturile elicei.

„Torpila No. 2", n'a putut să le reziste şi la primul val, apa mării a inundat-o pe jumătate.

Pericolul de înnec a fost înlăturat de „curagiosul navigator", care a început să vâslească din toate puterile spre mal.

Aci a fost descoperit de o patrulă grănicerească.

La Căpitănia portului, unde a fost anchetat, Gheorghe Fabrea a făcut această întreagă spovedanie.



— Ce e cu tine? Te muţi?
— Da dragă. A căzut un cuirasat peste culcuşul meu şi mi l'a făcut piftie!

Planurile „şalupei torpilă", năstrușnica lui invenţiune, intenţiona — declară el — să le vândă amiralităţii britanice.

Ragnhild Hveger în Germania

Innotătoarea daneză, Ragnhild Hveger, deţinătoarea a mai multor recorduri mondiale, împreună cu compatrioata ei Inge Sörensen, va întreprinde un lung turneu în Germania. In cadrul acestui turneu cele două înnotătoare vor evolua la 16 Martie la Krefeld, iar la 23 Martie la Muenchen-Gladbach (Germania de Vest). Cercurile de specialitate germane aşteaptă cu mult interes vizita vedetelor natației daneze, întru cât întâlnirile lor cu cele mai bune înnotătoare germane în special cu Anni Kapell, sunt menite să prilejuiască lupte interesante şi ca atare timpuri excelente.

Dispariţia unei înotătoare

Willie Den Ouden, cea mai rapidă înnotătoare din lume, deţinătoarea recordului mondial de 100 m. în 1 min. 4 sec. 6/10, s'a refugiat în timpul înaintării armatelor germane spre sud şi de atunci n'a mai dat niciun semn de viaţă. Nimeni nu ştie unde se află, nici chiar părinţii ei.

Reuniunea internaţională de natație dela Budapesta a fost amânată.

Reuniunea internaţională de natație care urma să aibe loc la 22 Decembrie la Budapesta, cu participarea echipelor Germaniei, Iugoslaviei şi Ungariei, a fost amânată la cererea federaţiei iugoslave care nu poate prezenta o echipă antrenată.

Viena a învins Bratislava la natație şi polo pe apă.

De curând s'a desfăşurat în piscina Diana din Viena, în organizarea clubului „Ewask", matchul de natație Viena—Bratislava. Vienezii au câştigat cu 45 de puncte la 17.

Cel mai bun rezultat a fost obţinut de tânărul înnotător vienez Fritz Zwazl, care a făcut pe 100 metri spate 1 : 19,5.

La polo pe apă „Ewask" a învins DSK din Bratislava cu 7 : 4.

Un nou record mondial de natație.

Cu prilejul unei reuniuni de natație, care a avut loc la Düsseldorf, înnotătoarea Annie Capelle a înnotat 400 m. brasse în 6 min. 13,2 sec.

Performanţa constitue un nou record mondial.

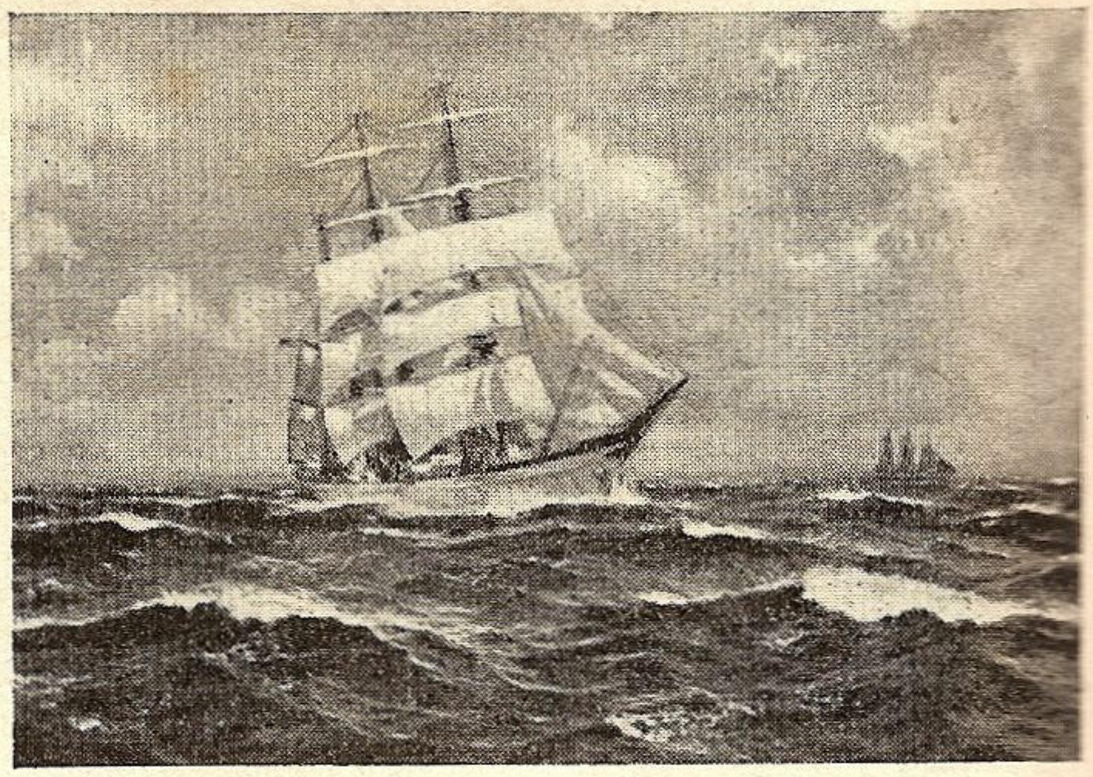
Vechiul record aparţinea olandezei Jopie Waalberg cu 6:13,7.

„Innotătoarea minune" Ragnhild Hveger a învins singură o ştafetă de 4x100 m. deşi i-a dat un avans de 10 secunde.

Ziarele germane relatează o nouă ispravă a celebrei înnotătoare daneze Ragnhild Hveger.

Campioana mondială a evoluat zilele trecute în oraşul suedez Trelleborg, unde după ce a câştigat proba de 100 metri cu 1:08,1, a înfruntat două ştafete pe 4x100 m. liberi.

Dând 10 secunde înainte, Ragnhild Hveger a câştigat cursa de 400 m. liber cu 5:21,5 !



Corabie cu vânt plin (pictorul D. Stiubey)

Natația în U. R. S. S.

Leningrad. — Cunoscutul înnotător sovietic, Leonida Mechkow a stabilit un nou record mondial pe distanţa 500 metri, stil brasse.

El a realizat timpul de 7 minute, 10,6 secunde. Prin acest nou record şi-a ameliorat vechiul său record cu 0,9 secunde, doborînd recordul germanului Hein cu o diferenţă de timp de 2,4 secunde.

Natația feminină germană se va îmbogăţi cu două noui înnotătoare de mare valoare

Este cunoscut faptul că sportul german a pierdut în ultimii ani cele mai bune jucătoare de tennis, care s'au căsătorit în străinătate. Fostele campioane germane Hilde Krahwinkel, Cilly Aussem şi anul trecut Anneliese Ullstein au plecat din Germania, urmând pe soţii lor şi astăzi, ele reprezintă culorile ţărilor respective, culegând victorii preţioase.

Să nu amintim decât de Hilde Krahwinkel, astăzi d-na Sperling (Danemarca), care contează drept cea mai bună jucătoare continentală şi care a obţinut numeroase succese pe toate courts-urile lumii, patriei sale adoptive Danemarca.

După cum se anunţă din Berlin, natația feminină germană, care prin Anni Kappel, Lisl Weber, etc., a atins o clasă mondială, se va înbogăţi cu două noui înnotătoare de mare valoare în persoana olandezelor Cor Kint şi Alice Stijl.

Cor Kint deţine nu mai puţin de patru recorduri mondiale la probele „pe spate" şi nu de mult a făcut cunoştinţă cu un marinar chipeş, originar din Dresda.

Cazul Alicei Stijl este identic, cu singura deosebire că ea este specialistă în probele de sprint şi recent a învins chiar pe campioana mondială Ragnhild Hveger.

Anni Kappel a bătut un nou record german pe 200 m. brasse.

Berlin. — Cu prilejul unei reuniuni de natație, înnotătoarea Anni Kapell a obţinut un nou record german pe 200 m. brasse.

Noul record este de 2 min. 57 secunde.

Cei mai buni înnotători din lume.

Federaţia de înnot a Japoniei a întocmit lista celor mai buni înnotători din lume luând drept criteriu de selecţionare cele mai bune rezultate obţinute de înnotători în anul 1940 :

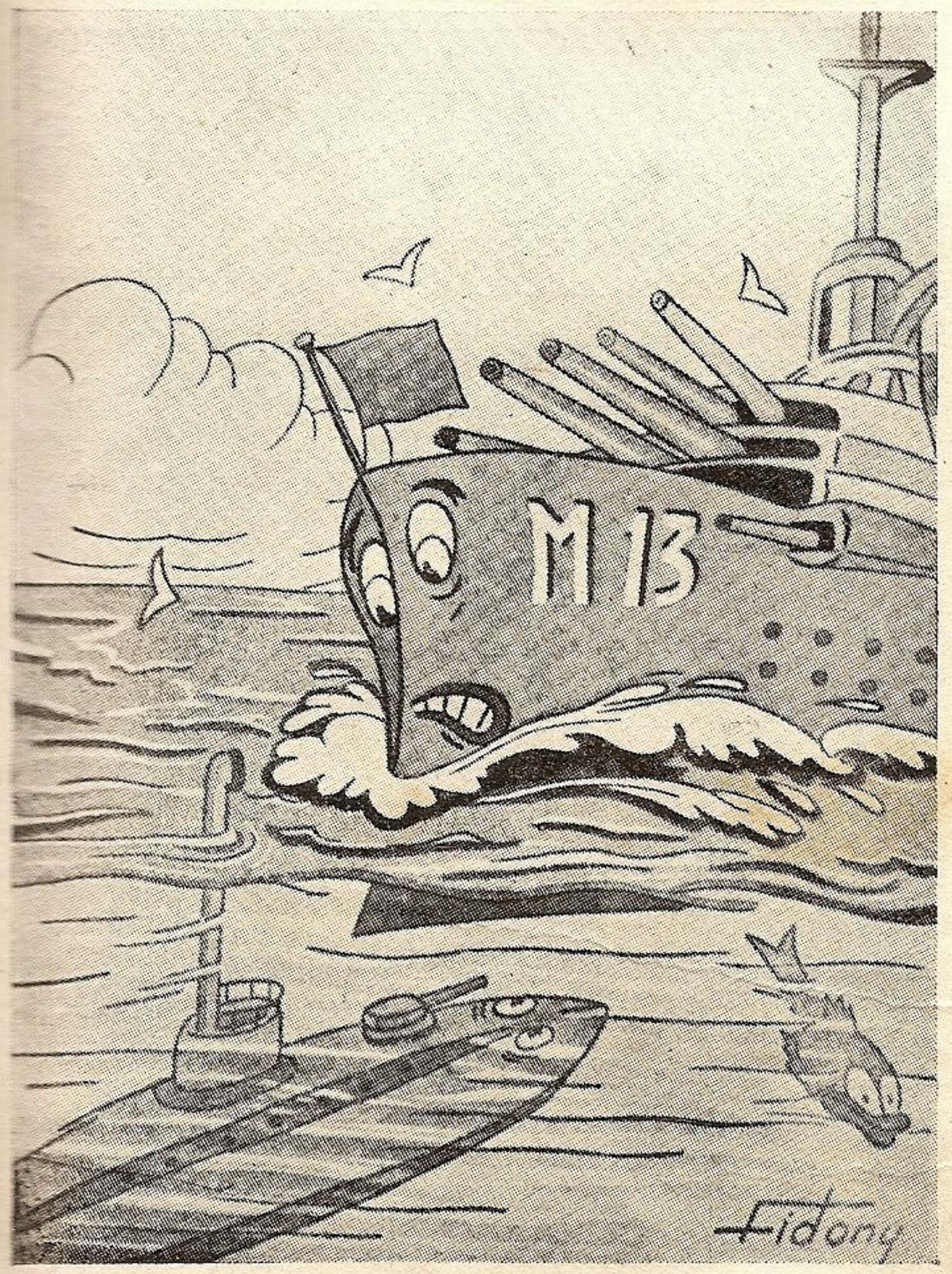
Iată-le :
100 m. viteză : Joretz U. S. A. 57.7.
200 m. viteză : Joretz U. S. A. 2:12.3.
400 m. viteză : Myamato, Japonia 4:47.
1500 m. fond : Tsuda, Japonia 19:31:6.
100 m. spate : Kiefer U. S. A. 1,04.7.
200 m. piept : Hamuro Japonia 2:43:4.
De reţinut că în această listă nu figurează nici un european cu toate că în anul 1940 excelenţii înnotători germani Balke şi Heina au realizat timpuri de 2:41 şi respectiv 2:41:1 la distanţa de 200 m. piept.

Campionatele mondiale de yole din 1942 se vor desfăşura în Germania.

Copenhaga. — Federaţia internaţonală de yole, în şedinţa ţinută în localitate, a însărcinat cu organizarea campionatelor mondiale de yole din 1942 federaţia germană. Campionatele vor avea loc la Maschsee din Hanovra.

•

In cursul lunei Iulie vor avea loc la Bratislava concursurile de înnot pentru „Marele premiu al oraşului" pe distanţa de 400 m. crawl. Printre alţi concurenţi vor lua parte şi Plath (Germania), Borg (Suedia) şi Tatos (Ungaria).



— Dacă ieşi la suprafaţă, te dau la fund.
— Eu te dau la fund fără să ies la suprafaţă!

Ştiri din străinătate

ANGLIA

Insula Gibraltar. Cetatea Gibraltar, Leul care păzeşte poarta dintre Ocean şi Mediterana, a devenit insulă, prin tăerea unui canal. Trecerea dintr'o parte în alta se face acum peste un pod de vase.

● *Un acord comercial anglo-spaniol.* De curând, s'a încheiat şi s'a semnat un acord comercial între Spania şi Anglia, privitor la schimburile comerciale de diferite articole.

O primă operaţie, pe baza acestui nou acord va fi aceea prin care Marea Britanie va cumpăra din Spania 800.000 lăzi de portocale, dându-i în schimb grâu şi cauciuc.

BULGARIA

Credite pentru porturi. Sobrania a votat un credit de 100.000, (una sută milioane) leva, pentru desvoltarea marinei naţionale. Creditul e repartizat astfel :

60 milioane pentru desvoltarea porturilor Lom, Şiştov şi *Silistra* la Dunăre, *Balcic* la mare.

20 milioane pentru construcţii de vase.

12 milioane pentru acoperire de datorii.

8 milioane pentru răscumpărarea de către Stat a acţiunilor societăţii de navigaţie bulgară.

CHILE

Aniversare. In 1840 a sosit la Valparaiso, primul vapor care a brăzdat apele Pacificului. Pentru a aniversa centenarul, a fost rearmat vechiul vapor cu sbaturi *Chile,* comandantul şi echipajul purtând uniforme din acea epocă. După o scurtă călătorie în ocean a intrat în portul Valparaiso, unde a fost primit de autorităţi şi populaţie.

ELVEŢIA

Elveţia va avea o flotă naţională. Vreme de doi ani, şi anume din 1938 până în 1940, vasele unei singure companii greceşti au asigurat traficul pentru Elveţia, prin Genova şi prin Marsilia.

De la intrarea Greciei în război, condiţiunile de aprovizionare ale Elveţiei au devenit cu deosebire grele. Dovada o fac şi bilanţurile comparate ale lunilor Decembrie şi Ianuarie, privitoare la comerţul extern.

Pe când în Decembrie 1940, importul străin, cu destinaţie pentru Elveţia, atingea 151 milioane franci elveţieni, în Ianuarie 1941, el nu mai atinge decât 134 milioane franci elveţieni.

De la 30 Noembrie 1940, transitul prin Spania a fost complet oprit. In Decembrie, un serviciu portughez, stabilind un acord cu autorităţile italiene, a organizat un serviciu de la Lisabona la Genova, însă marile ocoluri ale navigaţiei şi controlul englez la Gibraltar pricinuesc o mare pierdere de timp.

De curând, diferite bastimente, unul spaniol de 3900 tone, trei panameze şi mai multe jugoslave (acestea din urmă navigând sub pavilion elveţian), au fost afretate de guvernul Confederaţiei elveţiene.

Este uşor de înţeles că, prin noua situaţie creeată în Jugoslavia, greutăţile transporturilor au sporit şi mai mult în ultimul timp.

Acest ultim considerent, cât şi constatarea, făcută în urma unei serioase experienţe, — că sistemul afretării de vase neutre nu mai răspunde cerinţelor actuale, au dus la nevoia de a se creea o flotă naţională.

Presa elveţiană afirmă că o hotărîre în acest sens urmează să se ia foarte curând.

FRANŢA

Şcoala naţională a marinei. La Agha (Algeria) s'a inaugurat de guvernatorul general Abrial Şcoala naţională a marinei, în care se formează şi din punct de vedere militar cadrele marinei comerciale de care depinde în bună parte şi prosperitatea Algeriei.

● *Achitat, cu felicitări.* Ziarele au vorbit la timp de sfârşitul glorios al contra-torpilorului „Chacal", care s'a scufundat, în luptă, la 24 Mai 1940, rezistând eroic.

Tribunalul maritim din Toulon, chemat să judece, în ziua de 18 Martie, anul acesta, pe căpitanul de fregată Jean Estienne, care comanda vasul, a pronunţat achitarea ofiţerului.

In numele tribunalului, preşedintele, apreciind brava ţinută a comandantului, i-a adresat în acelaş timp călduroase felicitări.

GERMANIA

Crucişetor - submarin. Marina germană de război a fost înzestrată cu un nou tip de navă, un soiu de mic crucişetor, lung de 60 metri, care deşi are toate proprietăţile şi caracteristicile unui vas de suprafaţă, poate fi folosit şi ca submarin.

Un inginer suedez, care a lucrat câteva luni în şantierele navale de la Kiel, a dat următoarele detalii asupra acestui crucişetor-submarin.

Crucişetorul, fără elice, poate realiza frumoasa viteză de 44 noduri pe oră şi este prevăzut cu un propulsor Vorth-Schneider de acelaş tip cu propulsoarele întrebuinţate pe vapoarele pompierilor de pe Sena. Propulsorul acesta îngădue evoluţiile cele mai rapide în timpul cel mai scurt.

Vasul are forma aero-dinamică ; ventilaţia interioară este asigurată prin mijloace electrice. Vasul are o siluetă foarte fină, care-i asigură o relativă invizibilitate.

Coşul şi amenajamentele interioare sunt construite dintr'un aliaj rezistent ca oţelul, dar uşor ca aluminium-ul.

Vasul este înarmat şi cu patru tuburi de lansat torpile, ca la submarine.

JUGOSLAVIA

Societate de construcţii navale. Jugoslavia are mai multe şantiere navale în Adriatica şi la Dunăre. Cel mai mare, cu capital anglo-francez e cel din Split, care a construit şi distrugătoare.

Cum celelalte mergeau slab, s'a întemeiat la Belgrad o societate protejată de stat cu un capital iniţial de 25 milioane dinari, — imitând Ungaria, care-şi construeşte vasele de Dunăre în şantiere proprii.

ITALIA

Companie de navigaţie ungară la Fiume. La Fiume s'a înfiinţat o societate de navigaţie ungară, pentru a asigura transportul sub pavilion naţional al exportului unguresc prin Fiume. Pentru aceasta s'au luat măsuri de dublare a liniilor ferate din Ungaria, Jugoslavia şi Italia care duc la Fiume.

● *Navigaţia pe Dunăre.* La Roma, a luat fiinţă Societatea de navigaţie Danubiana, cu scopul ca şi Italia să participe la întreprinderile de navigaţie întemeiate la Bucureşti, Belgrad şi Zagreb.

● *Premarinăria.* Pregătirea premilitară maritimă (premarinară) italiană, care lucrează de acord cu marina, a întocmit programul de lucru care începe dela 24 Mai pentru tinerii de 18 ani şi dela 31 Decembrie pentru cei de 19 ani. Instrucţia prevede : o pregătire generală militară şi fizică de 3 luni şi una de specializare, fără a neglija educaţia atletică sportivă între 15 Iulie şi 15 Septembrie.

NORVEGIA

La Bergen se va construi un şantier naval. Ziarul norvegian „Bergens Tidende" anunţă că la Bergen au început discuţii cari au în vedere stabilirea, în acest port, a unui mare şantier de construcţii navale.

Specialişti ai casei Buremeister şi Wain şi ai şantierelor din Elseneur au şi sosit la faţa locului. Este vorba ca Statul norvegian şi portul Bergen să intre în participare, în această societate.

La Bergen se atribuie acestui proiect o foarte mare însemnătate din punct de vedere economic.

PORTUGALIA

Flota de tancuri. Pe când ţara noastră petrolieră nu are decât trei tancuri, — după exemplul celorlalte state, în special Norvegia şi Suedia, Portugalia s'a hotărît să creeze o flotă de tancuri, cu sprijinul Statului, prin Casa Naţională de Credit, care va lua 50% din navlu, ministerul de Finanţe care va lua 25% şi restul de 25% armatorii.

● *Controlul britanic şi comerţul colonial portughez.* Presa portugheză a subliniat, de curând, din nou, faptul că controlul operat de vasele britanice stânjeneşte comerţul Portugaliei cu imperiul său.

Funcţionarea curierului între metropolă şi coloniile portugheze este de fapt suspendată, ceeace pricinuieşte nu numai o desorganizare a comerţului, dar şi grave perturburări în toate ramurile de activitate ale ţării.

SPANIA

Scoaterea la suprafaţă a năvilor scufundate în apele spaniole. Din darea de seamă prezintată de Comisiunea de Salvare din Valencia, 160 nävi, cufundate dealungul coastei spaniole, au fost scoase la suprafaţă în cursul anului 1940.

Cele mai multe din aceste vase fuseseră scufundate în timpul războiului civil.

Printre ele sunt două vase de război, 9 vapoare de comerţ, 5 veliere, 5 vapoare de pescuit, două drăgi, 2 remorchere cu aburi, 3 macarale plutitoare şi câteva vase de tonaj redus.

Se semnalează că în momentul de faţă porturile Alicante şi Sagonta au fost redate navigaţiunii.

Actualmente se lucrează la ridicarea vaporului „Isadora", care împiedică intrarea portului Castellon. Acest port va fi şi el, în curând, redat navigaţiunii.

● *Pensii pentru marinarii comerciali bătrâni.* Din Spania vine ştirea că acolo s'a luat o bună măsură, care-i priveşte pe marinarii civili.

Anume, se anunţă din Barcelona că toţi marinarii comerciali cari au trecut de vârsta de 60 ani, vor avea drept la o pensie care va merge până la 1200 pesetas, pe an, pentru mateloţi, şi până la 3600 pesetas pentru ofiţeri.

STATELE-UNITE

Cuirasate americane de 60—65.000 tone. Din Washington vine ştirea că, după declaraţiile făcute la 21 Martie de experţii navali din Camera Reprezentanţilor, cele cinci noui cuirasate pe cari Statele-Unite le vor pune în construcţie, conform noului program care prevede creearea a două flote americane, — una pentru Atlantic şi alta pentru Pacific, — vor fi bastimente de 60.000 sau 65.000 tone.

Este de văzut care va fi reacţiunea Japoniei, şi unde se va opri această vertiginoasă cursă a tonajului.

● *Raportul Comisiunii marinei pe 1939—1940.* Comisiunea marinii Statelor-Unite, în raportul său asupra flotei comerciale în 1939—1940, arată că, dela 26 Oct. 1939 până la 25 Oct. 1940, au fost vândute în străinătate 287 vase de 1.006.000 tone, din cari 113 vase de 465.000 tone Marii Britanii; 35, de 55.000 tone, Canadei; 19, de 49.000 tone Franţei; 10, de 42.000 tone, Greciei; 41, de 185.000 tone Statului Panama; 17, de 87.000 tone, Braziliei, şi 9, de 69.000 tone, Belgiei.

Comenzile de tonaj nou, la 1 Oct. 1940, privesc 177 unităţi de un tonaj de 1.407.000 t., reprezentând preţul de 438 milioane dolari.

Din acest total de vase comandate, au fost terminate numai 47; au fost lansate 66 vase, şi 69 nu sunt încă în şantiere.

Comisiunea a alcătuit un nou program, prevăzând construirea a încă 177 vapoare, dintre cari 23 tankuri, cari vor fi folosite de marina de război.

S'a prevăzut de asemenea construirea a trei noui şantiere navale.

● *Transatlantice noi.* Statele-Unite au hotărît punerea în şantier a două transatlantice de câte 30.000 tone şi 200 m. lungime, cari cu *America*, lansată de curând, vor fi cele mai mari vapoare ale flotei de comerţ americane.

Construcţia a preluat-o Taconen Shipbuilding Corporation, iar costul va fi numai de... 28.460.000 dolari fiecare.

● *„America".* Vaporul „America" de care am vorbit mai sus, este un compromis între nevoile explotării comerciale şi a celor militare eventuale.

Caracteristicile lui sunt: lungimea 220 m., lărgime 28 m., deplasament 36.000 tone, pescaj 10 m., puterea căldărilor 37.000 C. V., iuţeala 22 noduri, raza de acţiune 11.000 mile marine cu 22 noduri şi 18.000 cu 15 noduri.

Are 7 punţi, — cea mai superioară la 28 m. deasupra nivelului mării. Contra accidentelor, — sporturi, incendii, — e împărţit în 15 compartimente şi 59 porţi etanşe cari se pot manevra dela comandă, hidraulic sau cu mâna.

Poate lua 543 pasageri la cabine, 418 turişti, 241 de clasa treia, — total 1202.

● *Sporirea flotei.* D. Knox, ministrul marinei, a declarat că până la sfârşitul lui 1946, programul naval va fi terminat şi flota americană va fi cea mai numeroasă şi puternică de până acum.

Ea se va compune din 32 cuirasate, în loc de 15 ca azi; 18 nave port-avioane în loc de 6; 91 crucişetoare în loc de 70; 364 distrugătoare în loc de 159; 185 submarine în loc de 105, iar 15.000 avioane vor fi rezervate marinei.

● *Cuirasate de 60—65.000 tone.* Prin denunţarea convenţiei dela Washington, care limitase tonajul cuirasatelor la 35.000, Statele-Unite, au hotărît ca cele cinci aflate pe cală să aibă 60—65.000 tone. Cum va răspunde Japonia la această nouă cursă a tonajelor?

U. R. S. S.

Vapoare noi. La Odesa s'a pus în construcţie două vapoare de câte 19.000 tone, cari vor fi cele mai mari nave de comerţ ale Uniunei Sovietice. Vor avea două motoare Diesel cu 9 căldări şi o putere de 9000 C. V., iuţeala 13,4 noduri şi o rază de acţiune de 10.000 mile marine, care le va îngădui drumul fără escală din porturile sovietice până în Extremul orient.

● *Situaţia în şantierele navale sovietice.* Consiliul Comisariatului poporului pentru construcţiile navale s'a întrunit la 16 Martie, spre a asculta raportul comisarului Nassenko.

Acesta, după ce a subliniat faptul că U. R. S. S. are din ce în ce mai multă nevoie de o flotă de lungă cursă, pentru schimburile sale comerciale, a arătat că numeroase lipsuri dăinuiesc încă în această ramură a industriei.

El a subliniat, în special, insuficienţa technicei şi lipsa de lucrători ca „disciplină technologică".

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.

TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

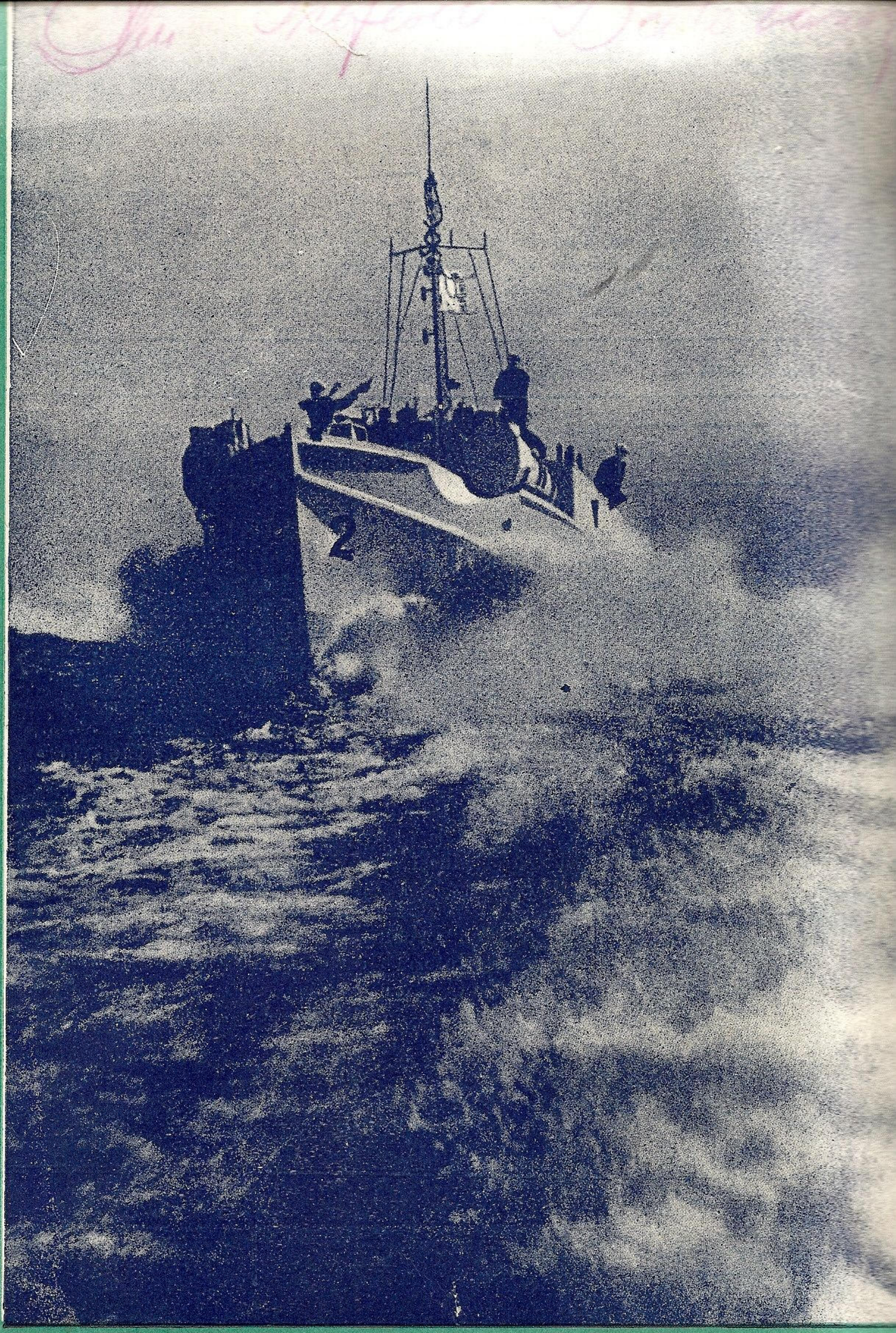
EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)



UNA DIN CELE TREI VEDETE TIP „VIJELIA" CARE AU SCUFUNDAT DOUĂ SUBMARINE BOLŞEV

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL X. — No. 6—8

IUNIE—AUGUST 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 6–8

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Iunie / August 1941

CUPRINSUL:

L. N. R. Marina noastră . . . . . pag. 97
D. Gherasim : Marea terit. în dreptul internaţional „ 98
I. Gr. Periefeanu : Gabriele D'Annunzio . . . . . „ 101
Vlad. V. Mendl : Corbi albi . . . . . „ 103
C=dor Aug. Roman : Ocolul Mediteranei . . . . . „ 108
C=dor Steriopol : Cooperarea marinei române şi germane pe Dunăre . . . . . „ 110
Cronicar : Răsboiul aero=naval . . . . . „ 111
* * * Glasul presei . . . . . „ 118
V. R.: Radu şi Ana . . . . . „ 128
A. Bilciurescu : Drumul astrelor . . . . . „ 129
M. O. Kube : Conflict diplomatic . . . . . „ 130
Recenzii . . . . . „ 135
Informaţii . . . . . „ 138
Cronica Sportivă . . . . . „ 146
Ştiri din străinătate . . . . . „ 158

Supliment :
Marea Noastră pentru Tineret, Nr. 26

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru şcoli, cazărmi . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari ;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studentii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 50 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET“ care apare lunar. La înscriere se mai plăteşte 6 lei cartea de membru şi 50 lei insigna.

Plata articolelor : Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1941

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

STRANDUL „LIDO": Membrii L. N. R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 109 lei.

BĂILE EFORIEI *B-dul Elisabeta 5,* baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei

BAIA MOŞILOR, *Str. Câmpul Moşilor 2,* tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.

BĂILE MELTZER, *Str. Căuzaşi 16,* tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.

ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L. N. R.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.

IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE. BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.

MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.

REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.

RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" *(Str. Halelor 29),* 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSAL, *Brezoianu, 23-25,* librărie şi papetărie 10%.

LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51.* 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.

LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% membrilor L. N. R.

„OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din *Pasagiul Român 26* (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA *Str. Cpt. Vasiescu Iosif* (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20%

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 95 A,* 20% reducere din onorariu obişnuit.

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.

FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.

PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%, reducere.

RADIO-VOX *Str. Regală, 11,* 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.

MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.

RADU TEODORESCU. Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.

POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Selari No. 2,* 10% reducere.

MAGAZINUL „LA PETRICĂ", *Calea Griviţei 154,* încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.

THOMAS ETIENNE. *Virgiliu 22.* Telef. 326/01. 10% reducere.

CEASORNICĂRIA PAX *(Calea Griviţei 107),* acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.

FRIZERIA „CERCUL MILITAR", *Str. Sărindar 1,* acordă 30%

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.

LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *Str. Mântuleasa 31.* tel. 5.59.14 15% reducere.

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la parterre şi balcon I.

CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.

CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.

CINEMA MARCONI *(C. Griviţei 137);* 33 lei partere în loc de 43 lei.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.

MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.

LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.

COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere

TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.

CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

FARMACIA „SF. PANTELE", *Str. Regală Nr. 26,* oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.

D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din *Str. Regală No. 109,* oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.

D-l JEAN POPESCU din *Str. Regală Nr. 51,* oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.

D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str.. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.

D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei *„Dunărea",* oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.

D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din *Halele Centrale,* oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.

D-l TEODOR MANEA, *Bulevardul Cuza Nr. 199,* oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.

D-l STAN ROŞCA, din *Str. Sf. Nicolae Nr. 42,* se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Prof. N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte, 3% reducere.

S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.

GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.

„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.

V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere de 10%.

FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CONSTANȚA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol și Sucursala Str. Ștefan cel Mare:* reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porțelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10%la cărți românești și 5% la celelalte articole.

LIBRARIA CULTURA ROMANEASCA, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărți străine.

CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărțile românești și papetărie 20%,* la cărțile străine, romane 10%.

FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51:* la filme și plăci fotografice 10%; fotografii, developări și copii 20%.

„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie și vopselărie.

TIPOGRAFIA „DACIA", *str. L. Catargiu 7*: rabat 25% la imprimate.

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Str Piața Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.

Dr I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.

RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", *str. Brăilei, 17:* 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii și cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie și accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6,* reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Frații CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieteanu . . . . „ 140
Influența Marinei Comerciale asupra Civilizației, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustațiu S. . . . . „ 10
Marea de Ciocârdel Radu . . . . . „ 50
Comentarii asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu. „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu nouile dispoziții cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu . . „ 600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieteanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră și Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Dașcovici . . . . „ 5
Faima, Taina și „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupașcu . . . . . „ 5

Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupașcu . . . . „ 5
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu . . . . . „ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântărețul mărilor italice, de I. Gr. Perieteanu . . . . . „ 10
Thalassa de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării și din viața marinarilor pe întinsul apelor, de Contr'Amiral C. Negru . . „ 30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Rostul marinei în viața națiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Regulile războiului și neutralității de Prof. Univ. N. Dașcovici 20
Războiul pe Mare de Lt. C-dor Eug. Săvulescu și Căpit. I. Bănică . . . . . „ 120
Marșul marinarilor de Căpit. Z. Negulescu . . . 5
Dunărea și Marea Neagră, făuritoare și întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol . . . . . „ 10
Avion și submarin sau vase de suprafață? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez și Copaciu „ 100
Volumul legat . . . . . „ 120
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Știubei . . . . „ 60
Insigna L. N. R. . . . . „ 50
Trofee pentru șapcă . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziția membrilor. O pot cerceta și cunoscuții membrilor.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră" organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei, insigna 50 lei.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 5 lei carnetul și 60 lei insigna.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Bălţi	Lt.-col. P. Hanciu	
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Braşov	Consilier I. Diaconescu	La Insp. Preg. Prem.
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieţei
5. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului.
6. Călăraşi	Col. V. Nica	La căpitănia portului.
7. Cahul	Col. D. Dobrescu	
8. Cernăuţi	G-ral Const. Buniş	
9. Cetatea Albă	Avocat Calust Asvadurov	
10. Chişinău	G-ral I. Carlaonţ	
11. Constanţa	C. amiral Georgescu	La Hotel Carol
12. Corabia (Romanaţi)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia.
13. Berezeni (Fălciu)	Ştefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
14. Călmăţui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
15. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
16. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
17. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Scopoşeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
20. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
21. Vetrişoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei.
22. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
23. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	La Şc. de Piscicultură
24. Hotin	Col. Const. Şerbănescu	
25. Iaşi	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
26. Ismail	Col. Petre Jinga	
27. Piatra-Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
28. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
29. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
30. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
31. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
32. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
33. Soroca	Maior A. Ursu	
34. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
35. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Şerbănescu	
36. Tg. Ungheni (Iaşi)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
37. Timişoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
38. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
39. T. Măgurele	G-ral Al Ioaniţiu	La comand. garnizoanei
40. T. Severin	V. Netta	La şantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

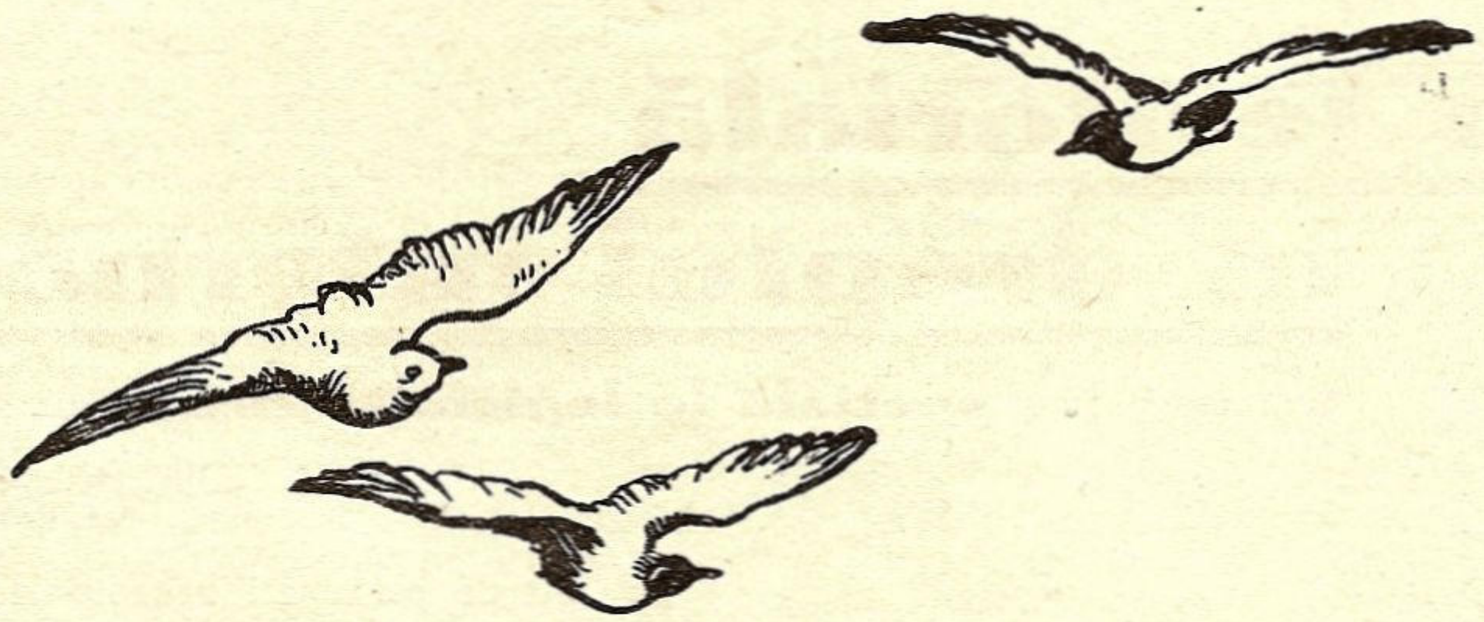
Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

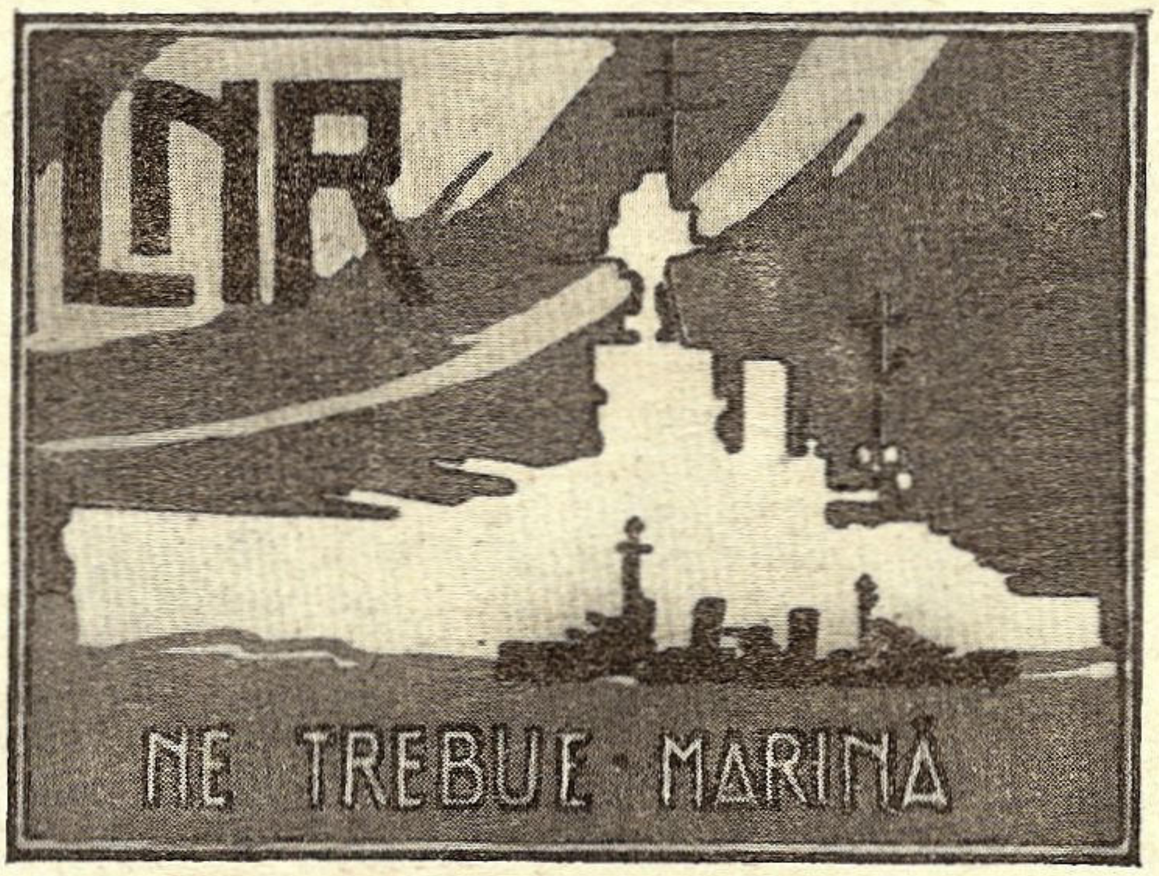
Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.



Marina noastră

In fiecare an Ziua Marinei reamintește faptele de glorie din trecutul marinei noastre, proslăvindu-se memoria celor căzuți la datorie pe apă, pe uscat și în aer. Clipe sublime de reculegere, în cari cei prezenți se adapă din eroismul celor din trecut, morți sau vii, pentru ca la rândul lor să-i întreacă.

Anul trecut această zi scumpă nu numai marinarilor, dar și întregii suflări românești, a cărei dragoste se îndreaptă către cei cari călătoresc și luptă pe ape, nu a putut fi o zi de sărbătoare. Țara întreagă era cernită, trupul Moldovei lui Ștefan cel Mare sfâșiat, vechile cetăți de pe malul Dunării și al Mării în mâini nedorite, cari le pândeau de mult. Căci nu fâșia de pământ plină de atâtea urme de glorioase așezări moldovenești ar avea vre-o valoare pentru colosul dela Răsărit, — ci așezarea ei la Gurile Dunării. Pentru stăpânirea Dunării Basarabia ne-a fost răpită în 1812; pentru a-i goni pe cei considerați ca un pericol mondial, ni s'a redat Sudul Basarabiei în 1856; pentru a reveni la ea ni s'au răpit în 1879 cele trei județe, iar ultimele evenimente din 1916—1918 ca și cele din anul trecut au dovedit cu prisosință că și noul regim sovietic urmărește aceleași țeluri; *stăpânirea Dunării, prin stăpânirea gurilor ei,* în drumul spre Bosfor.



Marina noastră față de cea moscovită

Dar... cum prea bine a spus d. amiral-adjutant Păiș, ministrul marinei, — „țara trece prin momente grele, *asemenea unui vapor prins de furtună*". Furtuna, ori cât de puternică ar fi ea, ori câte stricăciuni ar face în arboradă sau pe punte, e trecătoare, iar vaporul dacă e solid, are comandant iscusit și un echipaj devotat, își continuă drumul spre portul de destinație.

Din fericire pentru Neamul nostru, s'a făcut dovada că vaporul Daco-Român e solid: a rezistat, ca și pe vremuri, la urgia valurilor, cari s'au prăvălit pe puntea lui. Comandantul, Conducătorul Statului, de asemenea a dat dovada de iscusință, pregătind Neamul pentru vremile ce trebuiau să vie. Iar echipajul a dat de asemenea dovadă că e oțelit și nu aștepta decât clipa ca, la ordinul comandantului, alături de bravele oști ale Reichului, să pornească spre a cuceri ce aveam de cucerit.

Marina noastră, mică, prea mică față de colosul moscovit, a știut să se încunune de glorie și la Mare și pe Dunăre. Nu ne întrebăm ce ar fi făcut dacă ar fi avut la îndemână zecile de unități ale programului ei: din defensivă, ar fi trecut la ofensivă, atacând ursul în vizuina lui.

Totuși, la mare, cele câteva unități au păzit cu vigilență coasta, ferind-o de insultele inamicului. Iar atunci când s'au zărit la orizont unitățile moscovite, le-au pedepsit îndrăsneala: un distrugător dat la fund, un altul scăpat cu avarii, două submarine rămase înțelenite în abiz.

La Dunăre monitoarele noastre și-au îndeplinit din nou și cu aceeași dârzenie rolul de a apăra Gurile Dunării, înfruntând urgia tunurilor, avioanelor și a minelor. Delta a noastră a rămas tot timpul, iar monitoarele, distrugătoarele, vedetele moscovite nu au cutezat să iasă din bârlog. Când au făcut-o... la fund cu ele. Alături de nave nu trebue să uităm batalioanele de marină, cari și-au făcut datoria pe uscat, — căci marinarul e bun la toate.

In corpul revistei redăm câteva din isprăvile marinarilor noștri, culese din presa care le-a dat în vileag.

Pentru aceasta, Ziua Marinei de anul acesta, pe lângă reculegerea datorită în memoria celor căzuți la datorie, e o zi în care se sărbătorește și vrednicia marinarilor noștri, dovedită atât prin abnegația cu care a îndurat și îndură chinuita viață pe micile lor scoici, cât și pentru nebunescul avânt cu care, atunci când s'a ivit prilejul, a pornit cu toată viteza spre cutezătorul dușman secular.

Inchinare celor căzuți la datorie!

Inchinare vitejiei de totdeauna a marinarilor noștri!

L. N. R.

Marea teritorială în dreptul internaţional

Cu privire specială la legislaţia românească

DIMITRIE GHERASIM
Asistent la Facultatea juridică din Iaşi

II

DACĂ STATUL ESTE NEUTRU, beligeranţii sunt obligaţi, în primul rând, să respecte *inviolabilitatea maritimă a neutrului,* adică inviolabilitatea coastei, a porturilor şi a mării teritoriale.

Toate datoriile beligeranţilor decurgând din acest principiu al inviolabilităţii maritime a neutrilor, cât şi drepturile şi datoriile neutrilor la apărarea neutralităţii lor, sunt prevăzute în Convenţia a XIII-a dela Haga din 1907 „privitoare la drepturile şi datoriile puterilor neutre în caz de război maritim".

Inviolabilitatea mării teritoriale neutre constă, mai întâi, în interzicerea oricăror acte de război, adică operaţiuni navale, în apele neutre. In războiul actual, inviolabilitatea apelor teritoriale ale Norvegiei neutre a fost încălcată de flota engleză, care a aşezat, mai întâi, mine în apele teritoriale norvegiene, pentru a împiedica transportul de minereu de fier din portul Narwik de către vasele germane, iar apoi a trecut la operaţiuni navale propriu zise, la care Germania a răspuns prin atacul general pe apă, aer şi uscat, atac ce s'a sfârşit prin ocuparea Norvegiei de trupele germane.

Este interzis, în apele teritoriale neutre, *exerciţiul dreptului de oprire şi de vizită* faţă de vasele de comerţ duşmane sau neutre, cât şi facerea de capturi de război, deoarece acestea sunt acte de război. Dacă beligerantul face o astfel de captură în apele teritoriale neutre, această captură trebuie să fie eliberată la intervenţia puterii neutre, a cărei mare teritorială a fost violată (art. 3 din Conv. XIII dela Haga). Chiar dacă prada făcută a ieşit din marea teritorială, Statul neutru are datoria să intervină pentru eliberarea capturii împreună cu ofiţerii şi echipajul, iar guvernul captor are şi el, la rândul lui, datoria de a o elibera.

Convenţia dela Haga interzice constituirea vreunui tribunal de prăzi maritime pe vreun vas ce s'ar afla în apele teritoriale neutre, cât şi folosirea porturilor şi apelor neutre ca bază de operaţiuni navale.

Guvernul neutru are datoria de a împiedica echiparea sau înarmarea în apele sale teritoriale a vreunui vas, care ar fi destinat să servească la operaţii de război împotriva unei puteri străine (art. 8 al Convenţiei).

Marea teritorială a unui Stat neutru este liberă pentru transitul forţelor navale beligerante. Trebuie să fie vorba, însă, de o *simplă trecere,* admiţându-se chiar şi transportul de capturi făcute în largul mării. Statul neutru poate să pună la dispoziţie, vaselor de război beligerante în trecere prin apele teritoriale, piloţi, dacă au nevoie (art. 10, 11 al Convenţiei) ; Statul neutru este, însă, obligat să aplice o egalitate absolută de tratament tuturor vaselor beligerante la accesul în porturi, rade şi ape teritoriale.

Războiul actual ne-a oferit un exemplu tipic de încălcare a libertăţii de trecere a vaselor beligerante prin apele neutre. Este cazul vasului auxiliar de război german *„Altmark"*, care, după ce aprovizionase cuirasatul *„Graf von Spee"* în Atlantic, se întorcea spre Germania cu 300 de prizonieri britanici depe vasele comerciale scufundate de „Graf von Spee". In timp ce naviga dealungul apelor teritoriale norvegiene, la 16 Februarie 1940, contratorpilorul britanic „Cosack", a pătruns în marea teritorială neutră, a atacat vasul „Altmark" şi a salvat prizonierii britanici. Fără îndoială că vasul de război britanic a violat, în acest mod, regulile neutralităţii privitoare la libertatea de transit a vaselor beligerante prin marea teritorială neutră, mai ales că nu există nicio regulă în materia dreptului internaţional al războiului şi neutralităţii, care să interzică transportul de prizonieri prin apele teritoriale neutre. Ar fi aici de făcut o simplă rezervă, prin invocarea analogiei dela cazurile de azil maritim limitat pentru vasele beligerante prin apele teritoriale neutre în cazul când trecerea cu prizonieri ar dura mai mult decât termenul îngăduit.

La a doua Conferinţă de pace dela Haga din 1907 s'a pus problema dacă Statul neutru poate interzice transitul forţelor navale beligerante prin apele sale teritoriale. Marele internaţionalist, Louis Renault, delegatul Franţei, a fost de părere că un Stat neutru poate să interzică simpla trecere *in anumite regiuni* ale apelor teritoriale dacă el socoteşte că această interzicere e necesară pentru menţinerea neutralităţii sale ; dar această interzicere nu se poate extinde la strâmtorile care unesc două mări libere (*Ch. Dupuis,* pag. 168, citat la bibliografie). Pe de altă parte, Convenţia VIII dela Haga (1907) privitoare la aşezarea minelor submarine automatice de contact, dă dreptul Statelor neutre să aşeze mine automatice de contact în faţa coastelor, împiedecând, în felul acesta, accesul oricărui vas străin, fie el beligerant sau nu. In războiul actual, Suedia a aşezat mine submarine în apele sale teritoriale, spre a-şi apăra mai bine neutralitatea, în urma isbucnirii războiului din Norvegia.

Dreptul internaţional permite nu numai trecerea vaselor beligerante prin marea teritorială neutră, ci şi dreptul de a se adăposti, adică *dreptul de azil,* pe timp limitat, în apele teritoriale neutre, pentru cazuri de forţă majoră. In materia aceasta se aplică legile naţionale ale puterii neutre, iar în lipsa lor, dispoziţiile Convenţiei a XIII-a dela Haga (1907). Convenţia fixează la *24* ore durata maximă de şedere, care se poate prelungi în cazuri excepţionale de forţă majoră (furtună pe mare, avarii). Nu pot să intre mai mult de trei vase de război beligerante în apele teritoriale neutre. Vasele de război în azil nu-şi pot spori forţa lor militară, ci au dreptul să-şi facă numai reparaţiile strict necesare siguranţei în navigaţie. De asemeni, ele nu se pot aproviziona cu combustibil şi hrană peste limita normală din timp de pace.

Un exemplu de azil în apele teritoriale neutre în războiul actual este cazul crucişătorului german „Graf von Spee", grav avariat la 13 Decembrie 1939 de trei crucişătoare britanice şi refugiat în portul Montevideo pentru a-şi repara avariile. Guvernul Uruguay-ului îi acordă un drept de azil de 72 ore, fără prelungire, cu toate intervenţiile ministrului plenipotenţiar german. In

cele din urmă „Graf von Spee" a fost scufundat de propriul lui echipaj, după ce ieşise din apele teritoriale.

Guvernul neutru poate acorda dreptul de azil în marea teritorială şi pentru prăzile maritime făcute în larg, dar tot pentru cauze excepţionale de forţă majoră (neputinţă de plutire, furtună, etc.); după încetarea forţei majore, prada trebuie să plece imediat. In caz de neexecutare a ordinului de plecare, Statul neutru va proceda la eliberarea prăzii şi la internarea echipajului instalat la bord.

Practica războiului din 1914-1918, precum şi doctrina de drept internaţional a înlăturat dreptul de azil pentru submarinele beligerante în apele teritoriale neutre, pentru motivul că submarinul, prin natura lui, scapă controlului puterii neutre (*N. Dascovici,* Curs, pag. 176).

III. — Marea teritorială în legislaţia românească.

Am văzut că, până acum, nu s'a putut ajunge, pe cale convenţională, la stabilirea unei întinderi uniforme pentru marea teritorială. Cutuma internaţională a consacrat, încă de mult, distanţa de 3 mile marine, adoptată de multe ţări şi menţinută cu stăruinţă de marile puteri maritime (Marea Britanie), ca fiind conformă cu interesele lor. Statele mici, cu ieşire la mare, au, însă, interesul de a lărgi această limită, fie până la 4 mile sau până la 6 mile, fie chiar mai mult. De aceea, foarte multe State au fixat, pe cale de lege naţională, o distanţă mai mare decât 3 mile pentru apele lor teritoriale.

România a avut, până în anul 1934, sistemul celor 3 mile marine pentru apele sale teritoriale, sistem consacrat de legislaţia noastră internă. In răspunsul guvernului român adresat Comitetului preparator al Conferinţei de codificare dela Haga din 1930 se spunea: „Pentru interesele sale politice, militare şi de navigaţie, România a limitat, conformându-se uzului curent în dreptul internaţional, apele sale teritoriale la *3 mile* marine. Nevoile actuale ale României cer ca această limită să fie fixată la *6 mile* marine (*Conférence de codification* — La Haye — *Bases de discution,* II, pag. 185).

Această limită de 3 mile a fost, însă, depăşită, în unele domenii strict limitate, pe calea unor convenţii internaţionale, extinzându-se anumite drepturi de control ale Statului asupra unei zone vecină cu marea teritorială propriu zisă. Dar aceste convenţii internaţionale nu erau valabile decât între părţile contractante şi numai asupra problemelor de ordin particular pe care le reglementau.

Aşa e *Convenţia din 22 Ianuarie 1908 privitoare la pescuit, încheiată între România şi Rusia,* care extindea, prin înţelegere reciprocă, dreptul de supraveghere şi control în materie de pescuit, pentru ambele ţări, până la *10 mile marine,* în Marea Neagră.

Instrucţiunile marinei române din anul 1934 privitoare la aplicarea dreptului şi convenţiunilor internaţionale în timpul războiului maritim consacră prin art. 4, un regim dualist pentru marea noastră teritorială, adică *3 mile* în timp de pace şi *6 mile* în timp de război. Aceleaşi *Instrucţiuni,* definind apele teritoriale maritime, le asimilează lor şi pe cele fluviale cu regim de navigaţie internaţională (cum este Dunărea). „Prin ape teritoriale — spune art. 4 — se înţeleg atât cele maritime cât şi cele fluviale cu regim de navigaţie internaţională". Credem că această asimilare este greşită, deoarece fluviile internaţionale se bucură în timp de pace de o reglementare deosebită de cea a mării teritoriale, iar în vreme de război, e greu de admis dreptul de a face capturi pe fluvii internaţionale, căci nu există convenţii între State care să recunoască şi să reglementeze acest fel de captură.

Tot în legătură cu întinderea mării noastre teritoriale, *Regulamentul de poliţie şi navigaţie C. E. D.* stabileşte indirect lărgimea mării teritoriale în faţa portului Sulina, vorbind de limitele de competenţă poliţienească ale autorităţilor teritoriale. „Rada Sulinei cuprinde apele mării pe o rază de *2 mile* marine în jurul capătului digului de Nord" (art. 8). Iar „portul Sulina cuprinde braţul Sulina pe o lungime de *3 mile* marine începând dela punctul zero al scării mileare...". (art. 12).

Am văzut cum la Conferinţa de codificare a dreptului internaţional, România a cerut, împreună cu alte State, să se mărească întinderea mării teritoriale la *6 mile*. Lărgirea aceasta era reclamată de interesele noastre economice, dar mai ales de interesele noastre naţionale la gurile Dunării, când vecina noastră Rusia Sovietică, îşi lărgise considerabil zona apelor teritoriale. Deaceea, noul *Regulament din anul 1934, privitor la admiterea şi staţionarea în porturile şi apele teritoriale ale României a navelor de război străine,* modificând regulamentele mai vechi din 1912 şi 1925, a consacrat întinderea de *6 mile* pentru apele noastre teritoriale, lărgime care e valabilă atât în timp de pace, cât şi în timp de război. „In timp de pace — spune art. 1 — navele de război străine sunt autorizate, în principiu, să viziteze porturile române şi să ancoreze în apele teritoriale la o distanţă mai mică de *6 mile* dela ţărm..." Asupra acestei zone de 6 mile, Statul român îşi exercită suveranitatea pe calea legilor naţionale (în materie de poliţie, vamă, pescuit, cabotaj, etc.), trebuind să se conformeze principiilor de drept internaţional pe care le-am analizat mai înainte.

Poliţia navigaţiei în apele teritoriale româneşti se exercită sub autoritatea directă a Ministerului afacerilor străine, de inspectorul general al navigaţiei şi al porturilor, de căpitanii de port şi de comandanţii bastimentelor marinei militare (art. 27 din *Legea de organizare a marinei militare).*

Căpitanii de port execută, în zona apelor teritoriale, regulamentele de navigaţie. Ei au competinţa în porturi, pe apă şi pe uscat, cu anumite limite fixate de Ministerul afacerilor străine, iar în afară din port, până la limita de competinţă a birourilor vamale (art. 138 din *Regulamentul poliţiei porturilor şi malurilor dunărene ale României*).

Orice vas care se va opri în raza vreunui port va intra în acel moment sub autoritatea organelor vamale româneşti. In termen de 24 ore dela sosire, căpitanul de vas este obligat să depună la biroul vamal manifestul de încărcare; vasul străin care are destinaţia spre un port românesc, poate fi vizitat de organele vamale, imediat ce a intrat în apele teritoriale, chiar înainte de depunerea manifestului de încărcare.

La plecarea dintr'un port românesc, orice vas străin nu poate părăsi portul fără a avea un manifest de încărcare, vizat de vamă şi indicând natura şi cantitatea mărfurilor. Nici o marfă nu se poate descărca din vase, transborda sau încărca, decât în baza unei permisiuni eliberată de autorităţile vamale. De asemenei, orice vas străin nu poate părăsi apele teritoriale române dacă n'a prezentat hârtiile de bord autorităţilor însărcinate cu poliţia porturilor [1]).

Legea vămilor din 1933 vorbeşte, în dispoziţiile sale privitoare la navigaţie, despre *cabotajul naţional,* care, am spus mai sus, este rezervat, sub o formă de monopol, fiecărui Stat, prin convenţii internaţionale privitoare la comunicaţii şi transit internaţional.

Transportul pe apă al mărfurilor indigene sau indi-

---

[1]) A se vedea *Legea vămilor* din 13.IV.1933 (art. 50-67).

genate, dela un port al României la alt port al României se numeşte cabotaj. Mărfurile transportate în cabotaj nu sunt supuse la plata taxelor de import şi export. Transportul lor se face pe baza unui *act de cabotaj*, întocmit după aceleaşi norme cu actul de transit. Fără îndoială, că dacă se vor prezenta pentru cabotaj mărfuri străine drept mărfuri indigene, fără a se fi îndeplinit formalităţile de import, faptul acesta constitue o contrabandă. Mărfurile expediate în cabotaj trebuesc transportate în termen de 60 zile [2]).

In privinţa *vaselor de război străine* care intră în apele teritoriale române, admiterea şi staţionarea lor în timp de pace sunt reglementate prin *Regulamentul din 1934 privitor la admiterea şi staţionarea în porturile şi apele teritoriale ale României a navelor de război străine*. Regulamentul cere o notificare prealabilă către guvernul român ; el limitează la *trei* numărul vaselor de război străine care pot intra în apele româneşti, şi la *opt zile* durata de şedere. Fac excepţie dela aceste dispoziţii vasele de război la bordul cărora s'ar afla şeful unui Stat străin, membrul unei dinastii domnitoare, sau şeful unei misiuni diplomatice, precum şi vasele forţate să se refugieze din cauza timpului rău (forţă majoră).

La intrarea în port, navele de război străine vor face salutul cu tunul, conform cu uzanţele ceremonialului maritim internaţional. Ele vor trebui să îndeplinească, după intrarea în port, toate formalităţile sanitare locale şi dacă e cazul (de ex. epidemie) nava va fi oprită în rada portului ; de asemeni, vasele de război străine trebuie să respecte, în apele teritoriale române, toate legile şi regulamentele de poliţie, de vamă şi siguranţă publică.

Guvernul român poate interzice navelor de război străine trecerea prin anumite zone şi porturi ; de asemeni, ele nu pot pronunţa, în apele noastre, sentinţe cu moartea. Vasele de război străine, de naţionalităţi diferite, nu pot lua, în apele noastre teritoriale, nicio atitudine ostilă, unele împotriva altora. Dacă vasele de război străine au avioane la bord, ele n'au voie să le lanseze decât cu anumite condiţiuni ; submarinele trebuie să navigheze numai la suprafaţă, în apele noastre teritoriale.

In caz de mobilizare, admiterea navelor de război străine în apele noastre teritoriale poate fi mărginită sau oprită cu desăvârşire.

In privinţa *condiţiei mării noastre teritoriale în timp de război*, Instrucţiunile marinei române privitoare la aplicarea regulilor de drept internaţional în războiul maritim, consacră principiile generale de drept al ginţilor în această materie, de care ne-am ocupat mai sus în acest studiu, reproducând în genere dispoziţiile Convenţiei a XIII-a dela Haga din 1907 privitoare la drepturile şi datoriile puterilor neutre în caz de război maritim. Astfel, Instrucţiunile prevăd că Statele neutre nu vor permite beligeranţilor acte de ostilitate în apele lor teritoriale (art. 17). Apoi, principiul esenţial din materia neutralităţii maritime, că navele de război beligerante, pot trece prin apele teritoriale neutre şi că submarinele vor naviga numai la suprafaţă (art. 17, punctul 93). Incolo, cum am spus, se repetă dispoziţiile privitoare la interzicerea de a face capturi în apele teritoriale neutre, apoi dispoziţiile privitoare la conducerea capturilor în porturile neutre în caz de forţă majoră, la interzicerea zborului aeronavelor beligerante deasupra apelor teritoriale neutre, la dreptul de azil la neutri — toate din Convenţia dela Haga din 1907. De aceea, nu ne mai ocupăm aici a doua oară pe larg de aceste dispoziţiuni.

Am examinat pe scurt principiile de drept internaţional care guvernează regimul juridic al mării teritoriale. Am făcut la sfârşitul studiului o privire specială asupra legislaţiei noastre naţionale, care se ocupă, direct sau indirect, de regimul mării teritoriale româneşti în vreme de pace şi de război. Aceste principii de drept al ginţilor cu aplicaţii în dreptul naţional sunt foarte importante pentru apărarea intereselor economice şi politice ale Statului la mare, şi de aceea ele trebuesc cunoscute de toţi acei ce au datoria să se informeze în această materie.

BIBLIOGRAFIE

La alcătuirea acestui studiu am folosit următoarele lucrări, dintre care multe le-am citat în text :

Baldoni, Claudio, *Les navires de guerre dans les eaux territoriales étrangères*, în : Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye, 1938, vol. III ; Bourquin, M., *L'organisation internationale des voies de communications* (Recueil-Haga, 1924 - IV) ; Bustamante, Sanchez Antonio, *La mer territoriale*, Paris, 1930 ; Daşcovici N., *Curs de război şi neutralitate*, Iaşi, 1934 ; Idem, *Regulile războiului şi ale neutralităţii*, Bucureşti, 1940 (Publicaţia 33 a Ligei Navale Regale Române) ; Dupuis Ch., *Liberté des voies de communications* (Recueil des Cours - Haga, 1924, I) ; Duvigneaux H., *Le droit de l'Etat sur la mer territoriale*, Thèse, Marseille, 1900 ; Fauchille, *Traité de Droit International public*, Tom. I, partea II, Paris, 1925 ; Fedozzi, Prospero, *La condition juridique des navires de commerce dans la mer territoriale*, (Recueil - Haga, 1925 - V) ; Gidel, Gilbert, *Le droit international public de la mer*, vol. III : *La mer territoriale*, Paris, 1932 ; Guerrero, Gustave, *La codification du droit international. La première conférence* (1930), Paris, 1930 ; Kleen, Richard, *Lois et usages de la neutralité*, 2 vol., Paris, 1900 ; Laurentie J., *Les lois de la guerre*, Paris, 1917 ; Tonegaru C., Teodoru A., Ioaniţiu C., *Codul maritim şi fluvial*, Bucureşti, 1934 ; de Visscher Charles, *Le droit international des communications*, Gand, 1923.

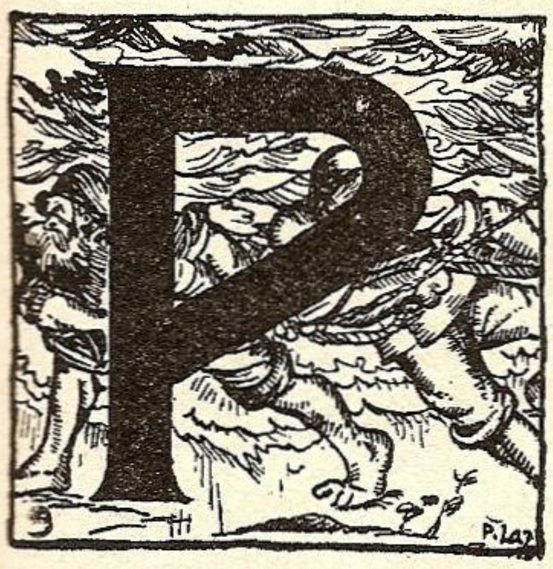
[2]) A se vedea *Legea vămilor* — art. 158-166.

Gabriele d'Annunzio

Cântăreţul mărilor italice

de I. GR. PERIEŢEANU

II



OETUL care a scris o carte de dragoste de proporţiile şi magnificenţa poemului *Isotteo* şi a dăruit patriei sale neîntrecutele *Ode navale*, iar în restul volumelor, — după cum am văzut, — îngemănează muzica valurilor cântecelor de iubire, a realizat, în *intermezzo*, două icoane pur marine ale femeii iubite :

„Când aplecată înainte cu pântecele pe nisip, se oferă goală lentei cuceriri a fluxului, nu este ea oare, sub luna plină, o mare statuă de argint ?"

(Argintată, I, Sonet).

„Şi când valul urcă şi o cuprinde, vibrândă de plăcere, se pare că însăşi marea invidiază frumuseţea femeii care, voluptoasă, se lasă în voia apelor".

Dela această schiţare D'Annunzio trece, în al doilea sonet : *„Femeia Mării"*, la o realizare de maestru :

„Ea dormea de mult. Divina Mare ocrotea în apele ei pe divina adormită. Mijea o lunară alboare în profunzimea submarină.

Şi această alboare trezea o imensă fluctuaţie de forme. Imprejurul femeii culcate ţâşneau, ca nişte şerpi, algele negre şi amare : o feruginoasă pădure de mărgean se ramifica pe capul ei, în molcomă nuntire ; moluscele sporeau pe trupul gol al monstrului uman ;

Şi enorme crustacee, încremenite, priveau, cu bulbucaţii lor ochi inerţi, noul animal, atât de dulce şi de bizar !"

(Femeia Mării, sonet).

In sonetul lui D'Annunzio, frumuseţea peisajului submarin se integrează cu atâta graţie femeii adormite, încât n'am putea spune dacă ne aflăm în faţa unui peisaj transfigurat sau, dimpotrivă, suntem încă în realitatea posibilă, când enormi crustacei, beţi de frenezie, cu ochii lor bulbucaţi şi inerţi, privesc noul animal atât de dulce şi de straniu, care nu e decât iubita întrevăzută în visul artistului.

Credincios viziunii sale, poetul evoluează într'o împlinire sentimentală, adresându-se astfel unei vizitatoare iubite :

„Spre mare, spre mare, oaspetea mea, spre marea iubită, spre Adriatica verde şi înmiresmată, spre marea poeţilor, spre zeiţa prezentă ce-mi scaldă nervii şi cântecele !

Se cade să'ntindem mâinile asupra mării şi, cu ochii spre soare, să toarcem caerul povestirilor; se cuvine, oaspetea mea, să facem marea şi soarele părtaşii dragostei noastre.

Surâde-mi, o, maternă mare, cu dragostea, cu gloria şi cu toate melodiile tale, căci îţi aduc o nouă adoratoare !".

(Canto Novo, Cântecul Oaspetei, I).

Ce strigăt superb ! Pare că natura se'ndrăgosteşte de propria-i frumuseţe sărbătorind dragostea poetului.

Am văzut că, după teoria susţinută de Taine, locul pe care marea îl ocupă în opera lui D'Annunzio este ştiinţificeşte explicabil. Dincolo de comentator şi de frumuseţe însă, stă mărturisirea poetului către semenul său :

„Dorinţele mele sunt împlinite. Marea, divina stăpânitoare, unduieşte la uşa mea. Ea cântă grav şi molcom; cântecul ei are o necunoscută înrâurire asupra omului care-l ascultă".

(Himera, Poetului Giulio Salvadori, I).

Explicaţia este definitivă.

*
* *

Sentimentul patriotic înfăţişează un aspect luminos al liricei d'annunziene. Aici, impetuozitatea versului atinge măreţia. Poetul devine mărturia unui extaz domolit în perfecţia stilului :

„O, mare, o, glorie, italică forţă !", — exclamă poetul, — *„de-ar putea, în sfârşit, tinereţea mea, născută din valurile-ţi libere şi călită ca oţelul, să'mprăştie în vânt fulgerele ei".*

(*Canto Novo*, Cântecul Soarelui, I)

Alteori, în amarnicele clipe ale vieţii, poetul revine la mare pentru a-şi regăsi elanul pierdut :

„Nu mai am curajul de a lupta
Ca atunci când sălta în vânt îmbătata şi sălbateca-mi strofă, care striga odinioară : O, mare, o, mare, o, mare!"

(Intermezzo, Sed non satiatus, I)

Patriotismul poetului şi-a găsit încă o expresiune neîntrecută în sonetul : *„De pe culme" :*

„In vastele ape se'ntind împăduritele promontorii, munții consacrați zeiței Fortuna ; și, la imaginea lunii, se deschid în arc azuratele golfuri cu pescăresc belșug.

De-a-lungul acestor sublime linii, își îngrămădește seara roșiaticii aburi : una câte una, înalte forme țâșnesc din ape și se'nalță ca într'o apoteoză.

Din câmpiile terestre și din marinele câmpii, în unde lente, o mireasmă se'nalță spre ceruri, ca din mii de altare ;

Și mi se pare, o, maternă Italie, că'n picioare, pe o creastă, printre fulgere, îmbrățișez cu-o privire îmbătată, imensu-ți trup întins peste cele trei mări".

(Idem, De pe culme)

Chiar din prima strofă, peisagiul italic se conturează în comparație cu un corp ceresc, pentru a sugera apoteoza quatrenului secund. Terțetul întâi aduce imaginea schimbată a acestui peisaj, ale cărui terestre și marine meleaguri sunt asemuite cu niște altare, din cari tămâia, desigur a recunoștinții, se înalță în slavă. Și, pentrucă poetul nu se desminte niciodată, deși se întrece întotdeauna, sfârșind, în ultimul terțet, revine la admirația lui specifică și, de astă dată, are splendida viziune a patriei lui, întinsă pe cele trei mări, ca un uriaș corp iubit.

Când am comparat la început, dragostea lui D'Annunzio pentru Italia cu dragostea unui amant, nu citisem însă acest impecabil sonet, deoarece obișnuiesc să-mi însemnez impresiile în cursul lecturii.

Trecând peste îndemânarea de a exprima, cu atâta vigoare, în technica înlănțuită a sonetului, un simțământ așa de complex și, prin natura lui, supus banalizării, descompunerea critică a poemului, pe care am încercat-o mai sus, vădește cu prisosință bogatele resurse ale marelui scriitor.

Odele Navale, scrise între anii 1892—1893, încununează întreaga operă de renaștere națională și fâlfâe ca o flamură de glorie în piscul creației d'annunziene.

Urmărind o legătură dela cauză la efect, poetul a pus *Odelor Navale* în epigraf, impetuosul vers din *Canto Novo*, primul său ciclu :

„O mare, o gloria, forza d'Italia !".

(I, 1).

ca un îndemn avântului nestăpânit, după care avea să zămislească desăvârșitele poeme ale ciclului său ultim.

Pentru a nu extinde prea mult această notă, în cadrul conferinței mele, voi referi asupra celor două bucăți mai caracteristice ale odelor : *„Nava"* și *„La moartea amiralului de Saint-Bon"*.

Trecuseră abia câteva decenii de când Regatul Italiei, închegat prin contopirea micilor state, prospera sub dinastia Casei de Savoia. Evenimentele eroice pluteau încă în aerul îmbălsămat și poetul, pe coardele lirei sale, cânta ecoul viitoarelor izbânzi. Astfel se explică tumultoasele stihuri :

„Mergi, o, Navă, cu forța ta care înfrânge puterea mării, cu toate pânzele desfășurate ; du-te, mergi acolo unde te mână destinul în dâra-ți infinită, o, tu, cea mai frumoasă și cea mai mare pe care muritorii au încredințat-o vreodată furtunilor !

„Mergi, o, Navă, cu forța ta ! In tine e mai mult decât vigoarea strecurată de veacuri, în trunchiurile pădurilor terestre. In tine e mai mult decât călirea metalului, care, extras din profundele măruntaie ale pământului, fu supus încercărilor flacării și nicovalei.

„Du-te, du-te ! Prora-ți s'atingă limita apelor ! Tu porți o teribilă încărcătură. Toate omenești glorii, o, Navă, toate omenești glorii tu le porți cu mare zgomot în găunoasa carenă, pe abisul oceanic.

„Din vârful înaltelor catarge cari cunoscut-au nevătămate tunetul norilor și trăznetul, de-a-lungul frânghiilor ce descind spre pupă și spre pro ră, într'un vânt de alegreță flutură, ca o eroică pădure, frumoasele stindarde ale tuturor gloriilor.

„Acela care, pe turnul însângerat al asaltatului oraș, sub zborul morții, duse și înfipse sdrențuitul dar falnicul poliorcet (în preajmă-i masacrul se'ntrerupse prin această minune și se auzi fâlfâitul pânzei) ;

„Acela în cutele căruia căzu înfășurat eroul care, fără nădejde, apăra ultimul pod, inutilă moarte ; acela care a fost desfășurat în soarele torid, pe un pământ necunoscut în fața unui mare fluviu misterios, printre nourii de săgeți ucigătoare ;

„Acela care, în radioasa tăcere a gheșurilor arctice, fu arborat în fața mării libere, atunci când toată viața lumii era ca suspendată asupra palpitației umane și când halourile apăreau la pol ca niște astrale fantome ;

„Acela care, alb și pur în vântul fumegând, în bubuitul continuu al bătăliei, simbol tutelar, ocrotea cortul, sub care, aplecată pe oribile răni, omeneasca milă săvârșea fără lacrimi ignorate minuni ;

„Acela mai glorios ca oricare altul sub cer, care se'nalță pe creștetul celei mai înalte cupole a palatelor de fier și de sticlă, rivalele templelor, unde Pacea primi, întovărășite pentru noui opere, geniul și forța Omului ;

„Toate, de-a-lungul funiilor cari descind spre pupă și spre proră, flutură într'un vânt de alegreță frumoasele steaguri, splendide ca niște incoruptibile flacări ; ele flutură și'n urma lor văzduhul se aprinde, pe când tu, o Navă, străbați oceanicul abis !

„Du-te, du-te cu gloria ta, o, Navă, dincolo de toate mișcătoarele nisipuri, atinge extrema Atlantidă : sosește la pământul necunoscut, la liberul pământ pe care-l privesc zâmbitoarele ceruri, la liberul pământ îndrăgit de soare. Du-te, o, Navă„ du-te fără teamă, dincolo de toate mișcătoarele nisipuri,

„Acolo unde fiii, egali în fața părintelui lor comun, împart fructul și flacăra ; unde, în zumzitoarele orașe ale unui harnic norod, se cinstește bătrânul dela țară, care își consacră viața sfintei munci a pâinii ;

„Unde, fără nici un jug și fără nicio stavilă, fiecare își desvoltă lăuntrica-i putere ; unde fiecare este stăpân pe sine, în sine însuși își are legile, în sine însuși forța și visul ; unde stăruitoarea muncă se'nfrățește cu marea gândire ;

„Unde, ca niște inviolabili stejari, marile gânduri cresc și rămân printre oameni, unde, printre oameni descinde și rămâne invocată de poeții puri, senina frumusețe, unde dragostea creiază viața și respiră voioșia.

„Du-te, du-te, o, Navă ; aleargă fără teamă dincolo de toate nisipurile mișcătoare ; atinge extrema Atlantida ; du noului pământ gloriile oamenilor și semnele lor. Du-te, du-te ! E tare ca albatrosul, sufletul care te urmează pe abisul oceanic, o, Navă !".

(Ode Navale, Nava).

Sunt strofe pline de bărbăție, cuceritoare prin amploarea ritmului, închinate parcă flotei de astăzi a Imperiului Italic.

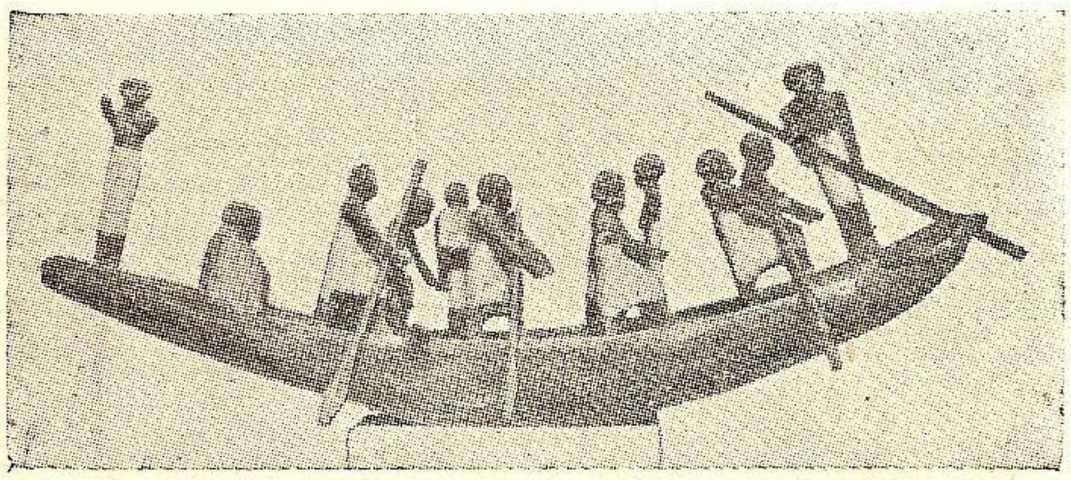
De la început remarcăm lipsa acordului sentimental cu care ne-au obișnuit precedentele poeme. Versul este viguros, imaginea rar întrebuințată și atunci doar pentru a ridica și mai mult forța simbolică a versului.

(Va urma)

CORBI ALBI

de

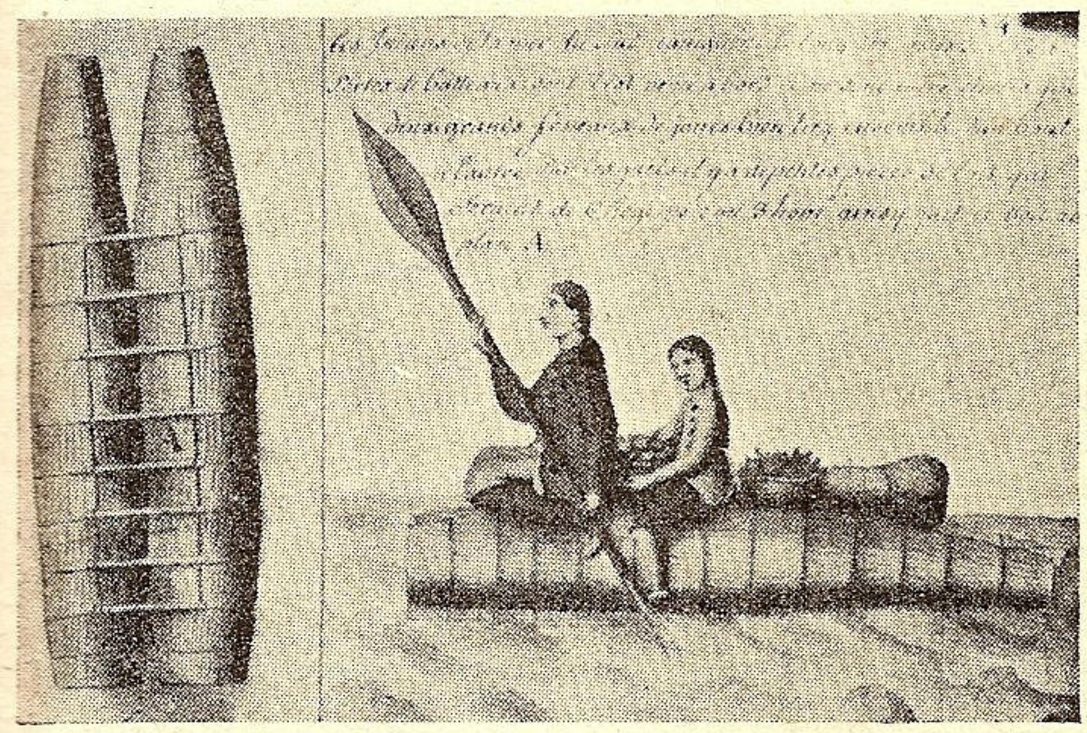
Dr. Ing. Vladimir V. Mendel



Un vas de pe vremea faraonilor egipteni

Corbi albi sunt păsările din această specie, care nu sunt la fel cu celelalte, adică negre. Tot așa și cu vasele: sunt printre ele unele care se deosebesc de cele obișnuite prin formă, dimensiuni, construcție sau alte caracteristice. De aceste vase vrem să vorbim.

Intr'adins nu am pus ca titlu „vasele ciudate" sau



Barcă egipteană de papyrus ca în Tahiti

ceva sinonim, deoarece „ciudat" este un termen relativ. Ceeace ne pare ciudat azi, poate că-l vom considera foarte firesc mâine.

Cel mai bun exemplu este corabia, care acum o sută de ani, în largul coastelor Irlandei, a întâlnit unul din primele vapoare transatlantice și i-a oferit ajutor, fiind convins că a luat foc, prin faptul că ieșea fum pe coș. Nu este o glumă, nici un indiciu a lipsei de cultură sau perspicacitate a comandantului, ci pur și simplu dovada că bunicilor, ba chiar părinților noștri, le părea ciudat ceeace a devenit normal în ochii noștri.

Cel mai vechiu „corb alb" printre vase este *Arca lui Noe*. Nu numai prin scopul pentru care a fost construită dar și prin dimensiunile ei se deosebea fundamental de vasele contemporane. Cunoaștem dimensiunile arcei, însă despre construcția ei nu suntem informați decât că avea formă de ladă.

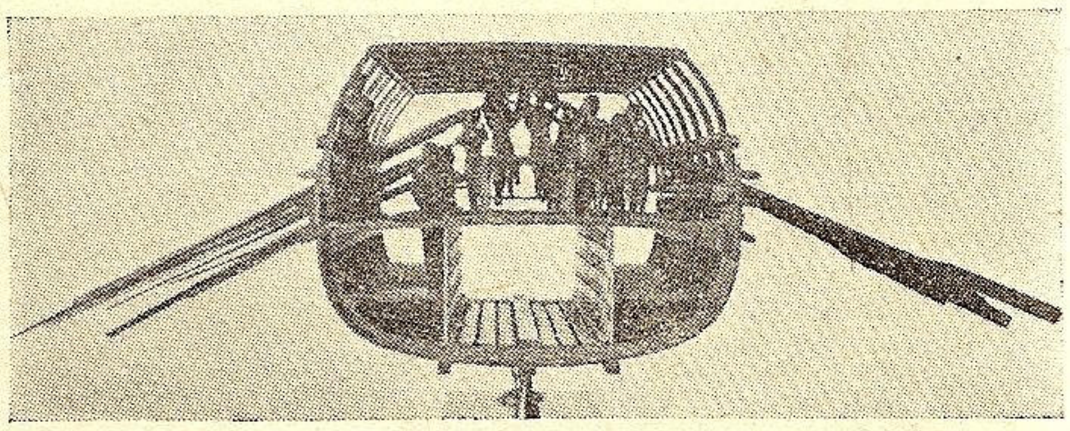
Tot în Biblie găsim povestea cu fata faraonului, care, scăldându-se în Nil, a găsit pe copilul Moise plutind pe fluviu într'un „coșuleț" din papirus. Așa ne transmite Vechiul Testament sau, mai bine zis, astfel o tălmăcesc traducătorii lui. Este prea posibil să fi fost așa, însă mult mai probabil este că era vorba de o plută de papirus în toată regula. Cu toate că azi papirusul a dispărut din Egipt, locuitorii se mai servesc și acuma de asemenea plute din stuf, foarte asemănătoare celora de pe lacul Titicaca din Bolivia.

Deasemenea vasele vechilor egipteni erau remarcabile prin faptul că erau construite din lemn de salcâm, singurul ce se găsea acolo. Nici în ziua de azi situația nu este mult schimbată și în timpurile normale o bună parte a cherestelei românești este exportată în Egipt.

Salcâmul este un pom nu prea înalt și cu un trunchiu de obiceiu nu tocmai drept. In consecință, bucățile de lemn de salcâm nu se găsesc decât în lungimi foarte reduse. Ceeace importă la construcțiile navale este tocmai rezistența în sensul lungimii, obținută prin elemente neîntrerupte pe o distanță cât mai mare.

Răspunsul la întrebarea care o fi fost secretul reușitei egiptenilor ar putea să fie faptul că aveau în general numai vase fluviale, pe Nil, neaventurându-se pe mare decât prea rare ori. Sau soluția trebuie căutată în cingătoarea de cabluri groase, întinsă de jur împrejurul corpului vaselor în regiunea copastiei.

O altă enigmă pentru noi este dispoziția trăgătorilor la rame de pe navele grecești și romane cu trei sau mai multe rânduri de rame. Napoleon III a pus pe celebrul constructor naval Dupuy de Lôme să-i construiască o replica exactă a unei trireme grecești pentru a găsi soluția. Nu-i a fost posibil să arunce lumină asupra problemei și tot atât de puțin au deslegat-o diferiții cercetători, cari, din când în când, și-au publicat ideile. Intr'adevăr soluția practică nu este ușor de găsit, deoarece pe de o parte cadența tuturor trăgătorilor la rame este o condiție fără de care nu se poate. Nu poate fi realizată decât cu ajutorul unor rame, la care raportul între partea în afara bordului și cea dinăuntru bordului este identic pentru toate. Pe de altă parte, oricât de înghesuiți o fi stat pe băncile lor sclavii și prizonierii de războiu ai rândului de jos, este nevoie de un minimum oarecare de spațiu dacă li se cerea un efort fizic oarecare.

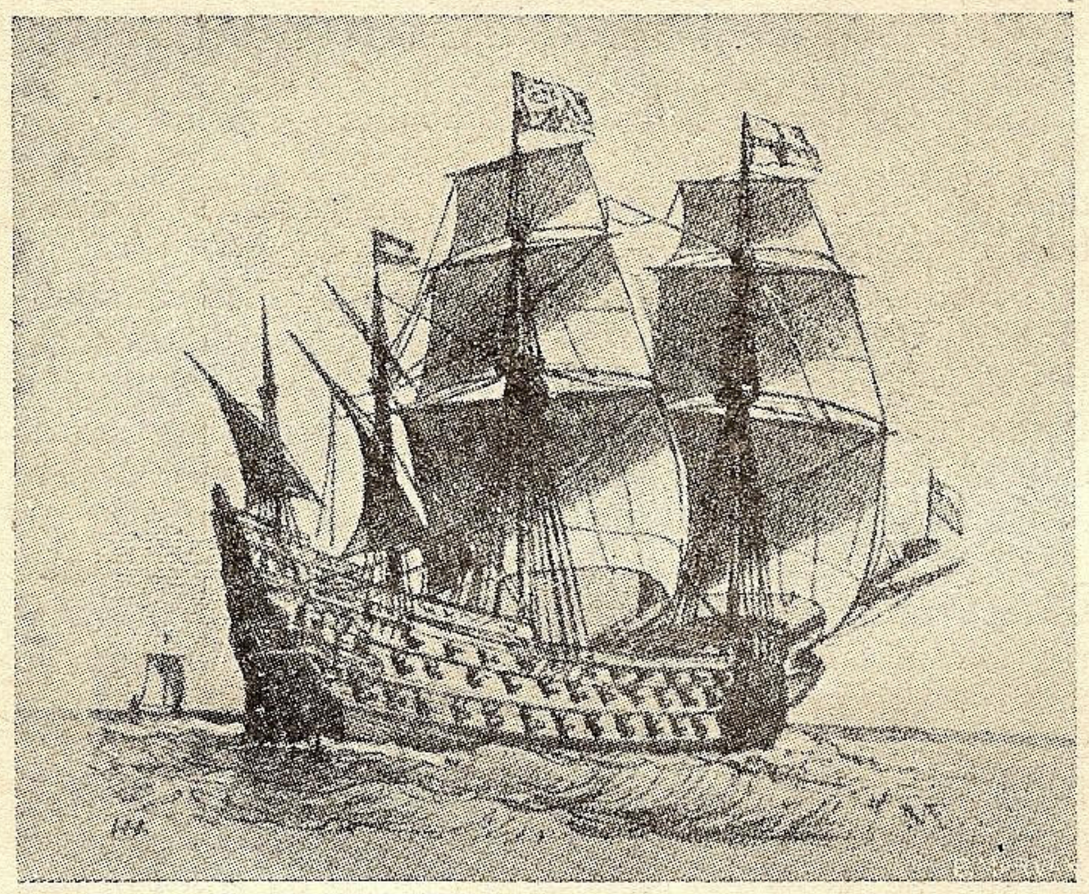


Așezarea ramelor la trireme

Intrucâtva trebuiesc socotite ca corbi albi și navele romane, cu ajutorul cărora Roma a învins Cartagina. Nu prea știm cum a fost acea punte de abordaj numită „corvus" grație căreia legionarii romani puteau năvăli la bordul navelor inamice și să le ia prin asalt. Dar însuși faptul că în acest chip vitejia unui luptător la uscat și metodele lui au fost puse în valoare pe mare constituie un caz unic în analele marinelor de războiu.

Mai toate vasele de atunci și până la sfârșitul evului mediu trebuiesc considerate în ochii noștri ca corbi albi prin simplul fapt al dimensiunilor lor reduse.

Ne pare ciudat că vikingii cu vasele lor nu mult mai mari ca o barcă mai de seamă au ajuns până pe coastele Americei de azi. Tot așa ne mirăm că au reușit cruciații să transporte cai în număr mare la bordul vaselor din acele timpuri. In fine datorăm întreaga noastră admirație lui Columb pentru că i-a fost posibil să descopere America la bordul unui vas așa de mic cum era caravela lui SANTA MARIA.



Corabie cu saborduri pentru tunuri

Insă se repetă exemplul Arcei lui Noe, remarcabilă prin dimensiunile ei. In secolul XVI-lea suedezii au construit ceeace era considerat ca navă uriașă și numit în consecință STORA KRAFVELN, sare caravela cea mare. Avea o lungime totală dela extrema prova la pupa de 50 m. și o lărgime de 11,5 m.

In același secol și englezii, sub regele Enric VIII, au constuit o corabie neobișnuit de mare, nava HENRY GRÂCE A DIEU, cam de aceleaș dimensiuni ca contimporana ei suedeză. A fost imortalizată într'un tablou de cunoscutul pictor Hans Holbein cel Tânăr, ce i se schimbase numele în GREAT HARRY. Intâmplător a fost prima navă în flancul căreia s'au practicat saborduri pentru tunuri.

Din când în când, în cursul secolelor următoare, au mai apărut alte vase deosebite de surorile lor contimporane prin dimensiuni și care, în consecință, și-au atras privirile publicului. Insă, cu toate că ele trebuiesc considerate ca etape în istoria construcțiunilor navale, nu au făcut vâlvă prea mare. In toate timpurile marinarii au fost oameni conservatori, cărora nu le-a plăcut nici odată să se îndepărteze de tradiție. Și este bine așa, deoarece marea este un câmp de experimentare periculos. De altfel nici lemnul, materialul de construcție al vaselor de pe timpuri, nu îngăduia abateri prea însemnate dela normele technicei rezultând dintr'o experiență de mii de ani.

A trebuit să vie secolul al XIX-lea cu era aburilor și a corpurilor de fier pentru ca creerii inventatorilor să dea naștere la corbii albi noui. Nu au întârziat de fel.

La început însuși vasul cu aburi era ceva anormal, după cum dovedesc intențiile de a da ajutor ale comandantului navei engleze, despre care am vorbit la începutul articolului. Dar chiar nouă ni se par ciudate aceste prime exemplare de vapoare cu coșurile lor înguste și înalte, uneori aproape cât catargul.

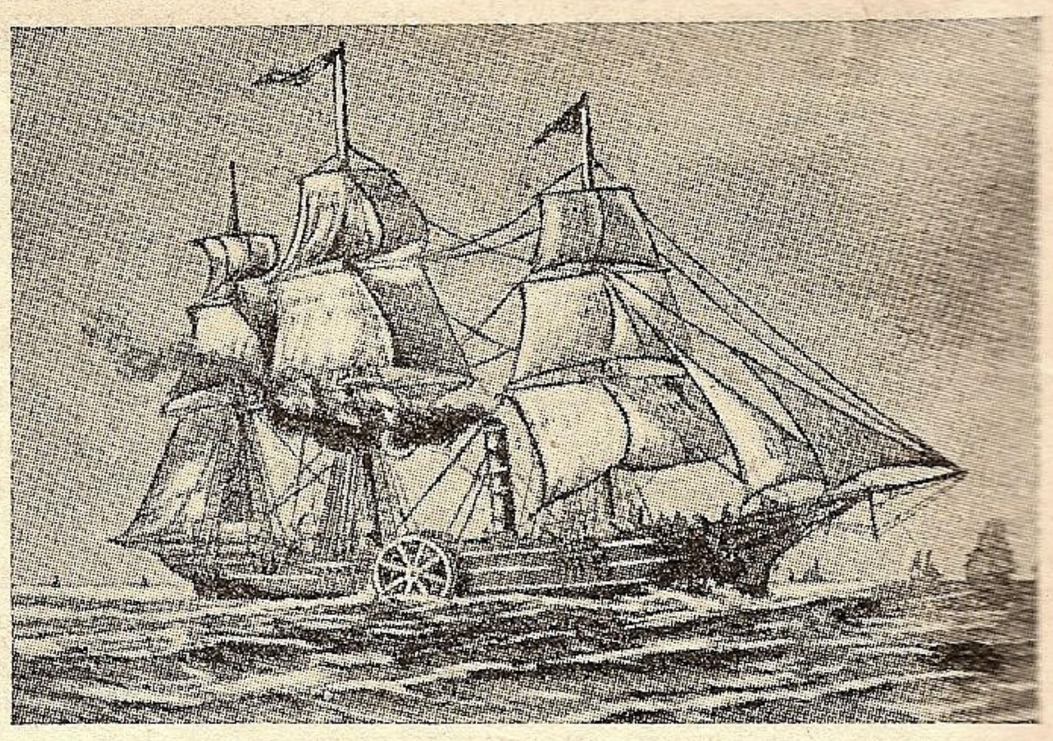
Inainte de a intra în amănunte în privința vapoarelor neobișnuite trebuie să aruncăm o privire asupra corăbiilor din secolul al XIX-lea.

In general, se consideră că apogeul timpurilor propulziunii cu vele cade în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea. Cu toate acestea evoluția nu s'a oprit atunci, ci în secolul al XIX-lea greementul corăbiilor a ajuns la o perfecțiune oarecare bazată pe desvoltarea lui de-a-lungul veacurilor și cristalizată în anumite combinațiuni de vele pătrate și rande. Am mai spus, și o repetăm, că marinarul este foarte conservator. In consecință, puțini au fost acei cari s'au îndepărtat de linia trasă de tradiția predecesorilor lor. Totuși au fost și dintre aceștia și cu atât mai ușor le-a fost să scoată la iveală ceva nou.

Mai întâiu este numărul catargelor, care putea fi sporit. Toată epoca modernă, până la mijlocul secolului al XIX-lea, cu numai una sau două excepții, nu a cunoscut corăbii cu catarge mai multe ca trei. Timpurile mai noui ne-au adus o multitudine de vase cu patru catarge, toate cu vele pătrate; mai multe încă tot cu patru catarge dar cu rande la catargul artimon. Sunt chiar câteva exemple de corăbii cu cinci catarge, patru cu vele pătrate și al cincilea cu rande. Numai un singur vas a avut toate cinci catarge cu vele pătrate, velierul german PREUSSEN, totodată corabia cea mai mare a tuturor timpurilor. O fatalitate a făcut că nici una din aceste corăbii cu cinci catarge să fi rămas în stare de plutire. Toate s'au pierdut.

In ceeace privește numărul de catarge vasele de mai sus au fost bătute de multe goelete americane cu șase catarge. Una din ele, THOMAS L. LAWSON, a avut chiar șapte catarge, deținând recordul numărului.

Totuși trebuie relevat că, din punctul de vedere al suprafeței velelor, goeleta cu șapte catarge era inferioară corăbiilor cu cinci catarge. THOMAS L. LAWSON și goeletele cu șase catarge nu sunt altceva decât vase destinate navigației de-a-lungul coastei răsăritene a Statelor Unite. Deasemenea manevra velelor aurice nu poate fi comparată cu aceea a velelor pătrate, cerând incomparabil mai mulți oameni. THOMAS L. LAW-

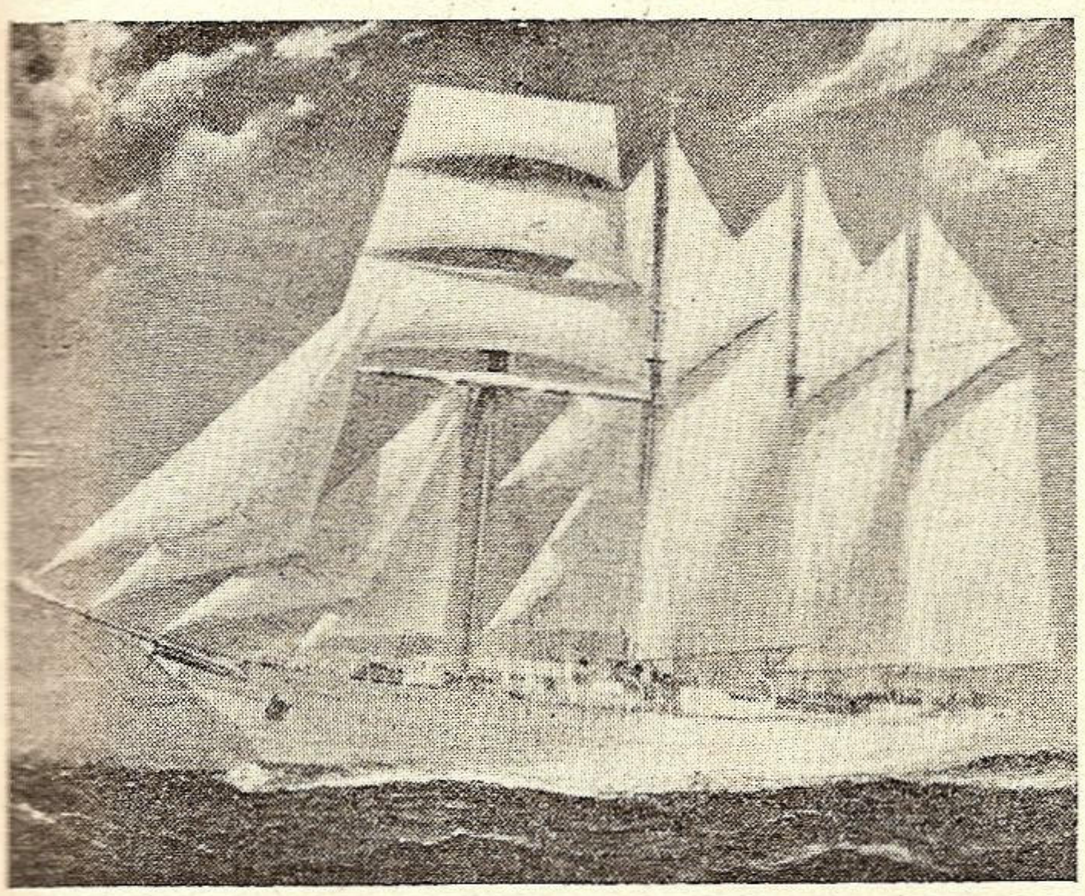


„Savanah" primul transatlantic: a făcut traversarea în 26 zile ajungând la Liverpool în 26 Mai 1859

SON avea un echipaj de numai 16 oameni pe când PREUSSEN, corabia cu cinci catarge cu vele pătrate, avea nu mai puțin de 45.

Am mai spus-o că înmulțirea catargelor nu reprezintă decât o varietate a corăbiilor cu greementul anormal. Nimic nu este mai ușor decât să se iasă din comun prin distribuția velelor. In general combinațiile

cele mai uzuale prevăd vele pătrate la primul sau la primele două catarge din prova, iar rande la catargul artimon. Aceasta se referă la corăbiile cu două sau trei catarge. La vasele cu mai multe catarge nu se dă vele pătrate de obiceiu decât singur catargului din prova.



Corabie cu mai multe catarge

Sau acest catarg este înzestrat şi el cu randă însă are un gabier şi un sburător deasupra ei.

Aşa dar dacă unul dintre catarge între cele cu rande are vele pătrate sau poartă gabier şi sburător deasupra randei, neobişnuitul ia naştere numai decât. Acelaş lucru se întâmplă dacă la un vas cu patru catarge primele două sunt înzestrate cu vele pătrate.

In ultimele timpuri situaţia a fost complicată şi mai mult de apariţia unei combinaţiuni de randă şi velastraiu.

Din fericire corăbiile cu greementul ciudat constituie excepţii rare, în privinţa cărora se ridică controversele cele mai aprige.

De curând inginerul Flettner a inventat vele mecanice, mai bine zis a aplicat propulsiunii vaselor un principiu cunoscut mai de mult, aşa zisul efect Magnus. Magnus a fost un savant german, însărcinat pe la mijlocul secolului al XIX-lea din partea armatei prusiene cu găsirea cauzei pentru care un proiectil tras dintr'o gură de foc ghintuită se abate dela traiectoria lui normală. In urma experienţelor făcute a găsit că un curent de aer aruncat peste un cilindru aflat în rotaţiune dă naştere la o forţă perpendiculară pe axa cilindrului. Flettner a folosit acest fenomen pentru propulzarea vaselor, construind două unităţi cu vele mecanice. Prima, cu numele de BUCKAU, avea două rotoare, adică doui cilindri verticali puşi în rotaţie, iar a doua, BARBARA, avea trei asemenea dispozitive. Ambele au dat rezultate satisfăcătoare. Cu toate acestea sistemul nu a ajuns la o introducere mai largă, corăbiile în general nemai figurând în navigaţia de lungă cursă după răsboiul din 1914—1918.

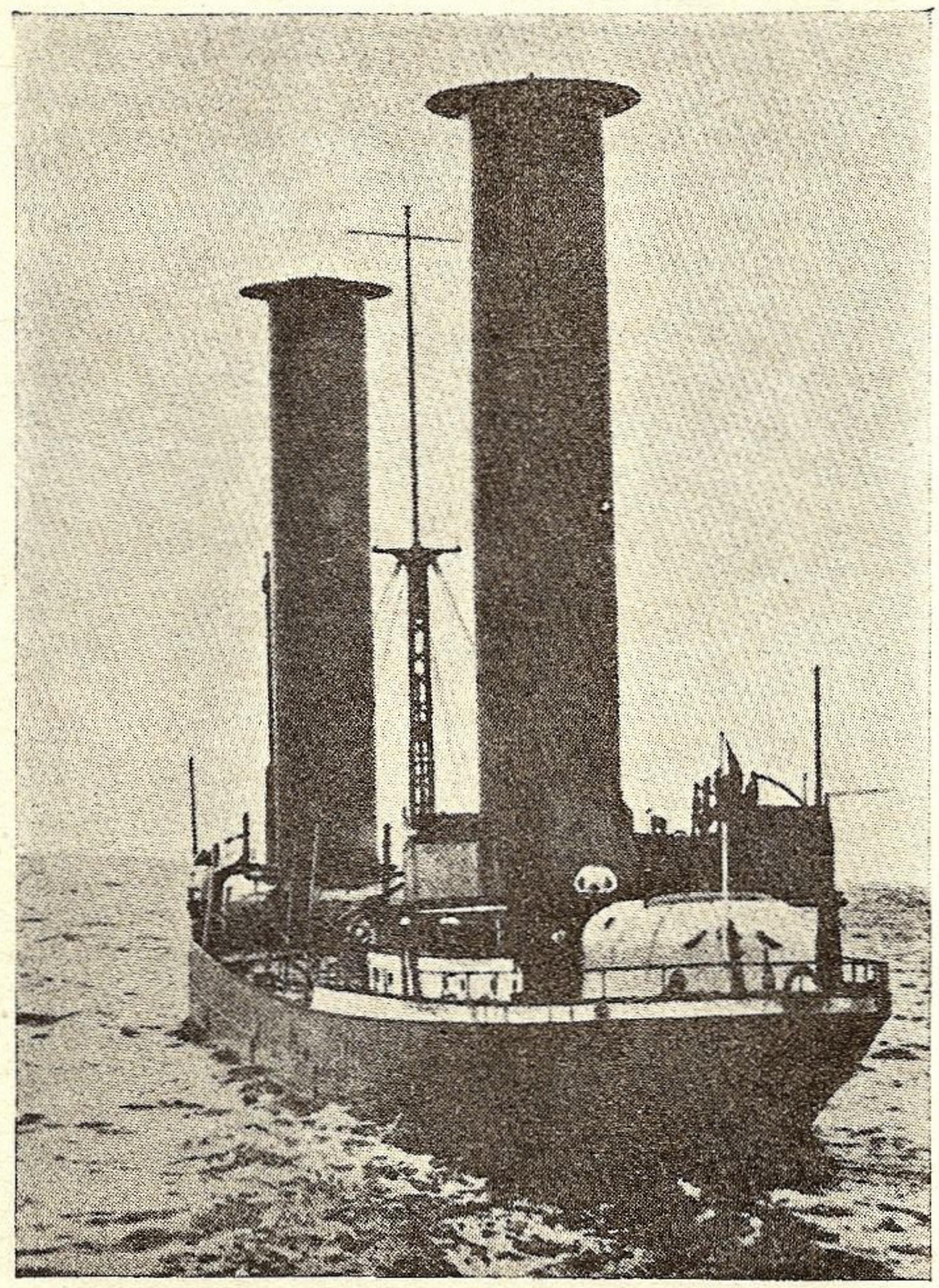
Azi navigaţia cu vele se mărgineşte la traficul costier şi la navigaţia de plăcere. Mai toate yachturile au forme cu totul diferite de cele obişnuite pentru alte vase. Acest fapt se datoreşte chilei lor foarte înalte. Scopul este coborârea centrului de gravitaţiune pentru a face imposibilă răsturnarea yachtului, mai bine zis pentru a asigura ridicarea lui din nou după ce acţiunea momentană a vântului l-a culcat pe flanc.

Unul din yachturile cele mai renumite este goeleta AMERICA. A venit în Anglia în 1851 şi a câştigat Cupa Americei, rămasă de atunci dincolo de ocean. Yachtul AMERICA datoreşte succesele lui ideelor noui aplicate construcţiei corpului.

Dealtfel ultimele trei decenii ale secolului al XIX-lea şi secolul actual au fost în deosebi de bogate în progrese referitoare la forma operei vii datorit înfiinţării bazinelor de încercare pentru modele de vase. Aceste modificări, fiind sub apă, sunt mai puţin vizibile şi nu ne vom ocupa de ele în prezentul articol.

După întroducerea ei pe la începutul secolului al XIX-lea propulziunea mecanică a fost considerată ca prea puţin demnă de încredere pentru a face velatura complect inutilă. In consecinţă, până în ultimii ani ai secolului al XIX-lea, pe lângă maşina lor cu aburi, vapoarele mai erau înzestrate şi cu o velatură auxiliară pentru cazul că prima s'ar fi defectat şi pentru a nu lăsa vasul în voia valurilor.

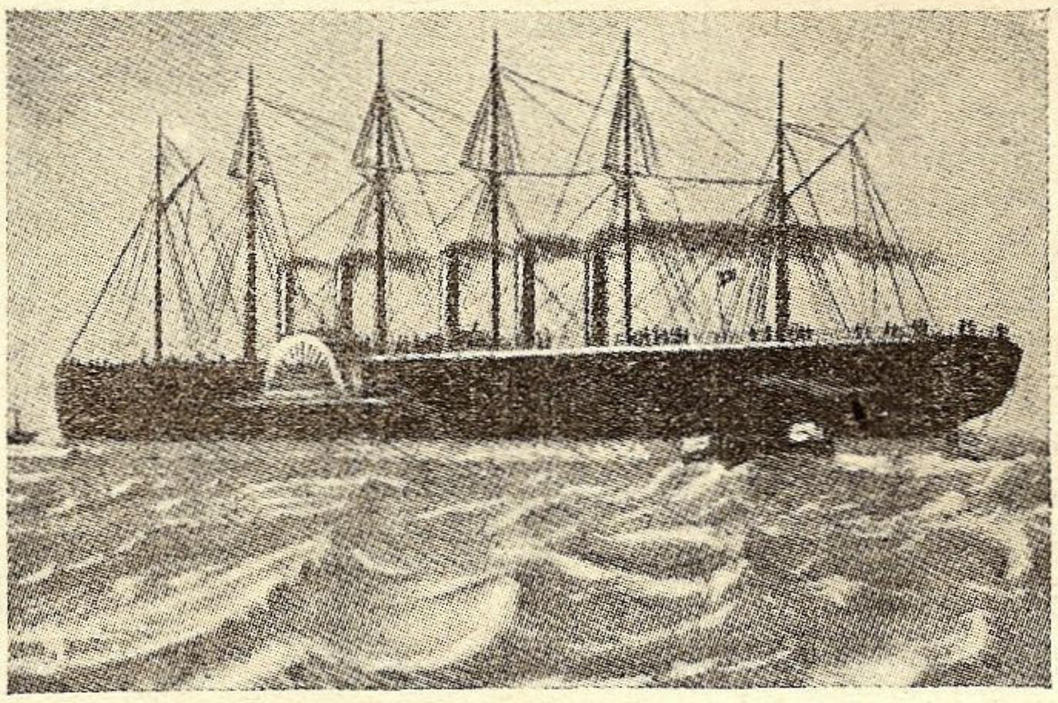
Cam din acelaş motiv marele vapor GREAT EASTERN, lansat în 1858, avea propulziunea combinată cu sbaturi şi elice. Vaporul a fost un corb alb în adevăratul înţeles al cuvântului şi din multe puncte de vedere. Mai întâiu de toate a fost cea mai mare unitate a timpurilor şi prima care în dimensiuni întrecea pe Arca lui Noe. Dimensiunile lui nu au fost întrecute de un alt vas decât patruzeci de ani mai târziu. Ceeace este mai interesant este construcţia cor-



„Buckau“ cu rotoare Flettner

pului, căreia genialul constructor al vasului, Isambard Kingdom Brunel, aplicase principiul osaturei longitudinale. Ea îşi dovedise eficacitatea la construcţia podurilor şi era cu totul nouă în construcţiile navale cu osatura lor transversală, moştenită din timpurile navelor de lemn.

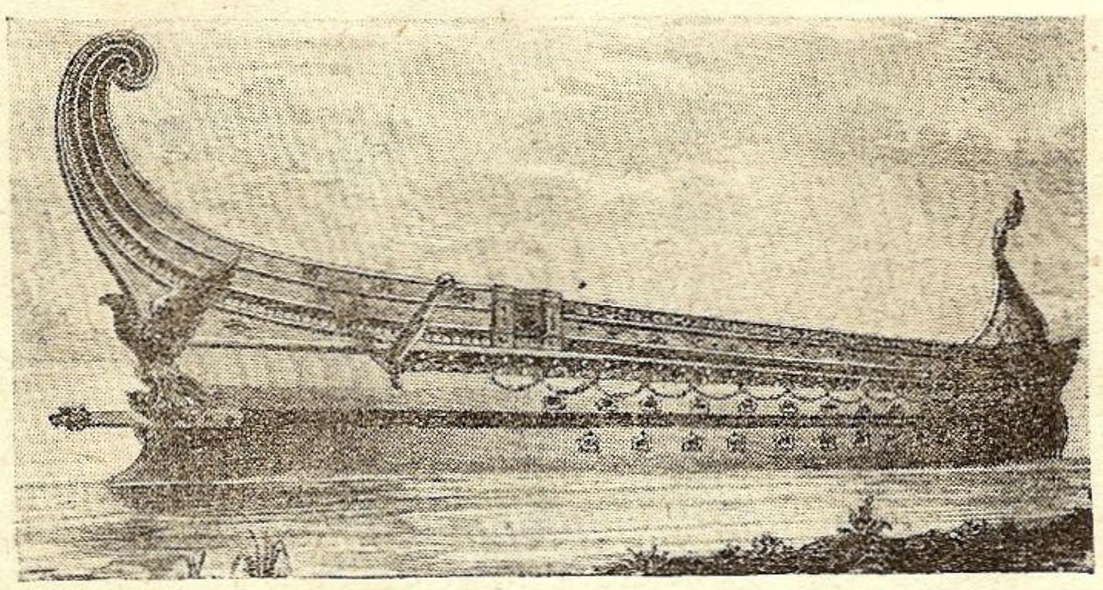
Atât ca principiu constructiv cât și ca dimensiuni vasul a fost mult prea înaintat pentru timpul lui. Cei superstițioși vor zice că este firesc așa, deoarece încă dela lansare vasul a avut ghinion. Intr'adevăr prima încercare de lansare, în 3 Noembrie 1857, nu a fost



Vestitul Great-Eastern

încoronată de succes. Vasul se mișcă pe distanța de plutire. O a doua încercare două săptămâni mai târziu a rămas tot atât de infructoasă. Cu ocazia unei a treia încercări corpul uriaș se mișcă din nou, de data aceasta pe distanţa de șapte metri și jumătate, pentru a se opri pentru a doua oară. După alte șase săptămâni vasul a mai înaintat o bucată. De fapt ajunsese până la apă, însă nu destul de adâncă pentru a-i asigura plutirea. Tocmai în 31 Ianuarie 1858, adică după aproape două luni dela prima încercare, vasul a reușit să plutească de pe urma apelor mari.

Ori cum ar fi, GREAT EASTERN nu a avut succes, nici acela pe care îl scontau proprietarii lui, nici barem acela pe care îl merita. Fusese proiectat ca transatlantic pentru ruta Marea Britania-New-York și avea loc pentru nu mai puțin ca un total de trei mii pasageri. In realitate și cu toată reclama în presă, nu a făcut ca transatlantic decât un număr cu totul redus de voiaje și numai cu un număr mic de pasageri. Pe de altă parte și tocmai datorit deplasamentului lui ridicat, vasul a adus mai târziu servicii însemnate ca vas-cablier pentru așezarea cablurilor telegrafice submarine. Apoi vasul-minune a mai fost folosit ca ele-



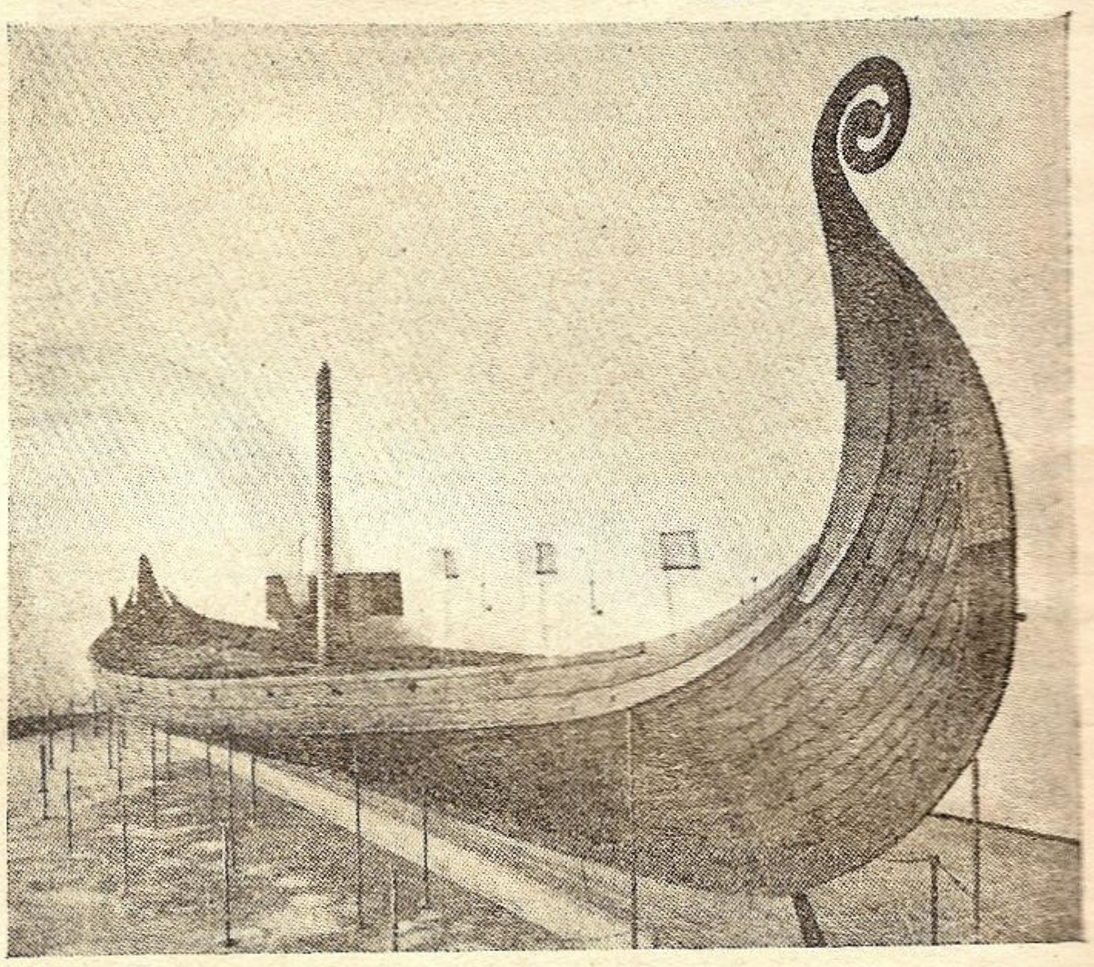
Trirema reconstruită de Napoleon III

ment de atracție în timpul unei expoziții și în alte două porturi. In fine, în Noembrie 1888, a fost vândut ca fier vechiu și demontat, soarta atât de puțin glorioasă a multor vase.

După cum am spus-o, GREAT EASTERN a fost și a rămas mult timp șampionul dimensiunilor absolute. Insă în construcțiile navale joacă un rol însemnat nu numai valoarea numerică a dimensiunilor ci deasemenea și proporția între ele. In timpurile vechi, ale navelor cu vele construite din lemn, această proporție a fost mai mult sau mai puțin uniformă. Dar cu toate regulele mai puțin rigide, care o fixează în timpurile noastre, amiralul rus Popof a reușit să bată toate recordurile.

Intr'adevăr, pe la începutul celui de al șaptelea deceniu al secolului al XIX-lea, acest ofițer a putut să convingă amiralitatea rusă de ideile lui și să puie pe cală două nave cu un plan de plutire perfect circular. După numele inventatorului acest tip de vase a fost numit „popofca".

Marinarilor le pare ciudată ideia unui asemenea vas și într'adevăr construcția lui a isvorît dintr'un rezonament matematic. Intenția amiralului Popof a fost să obție nava cu centura de cuirasă de lungime cea mai redusă în raport cu deplasamentul. In afară de aceasta el urmărea realizarea pescajului celui mai mic posibil. Din ambele puncte de vedere planul de plutire circular este suveran — evident după raționamentul ma-



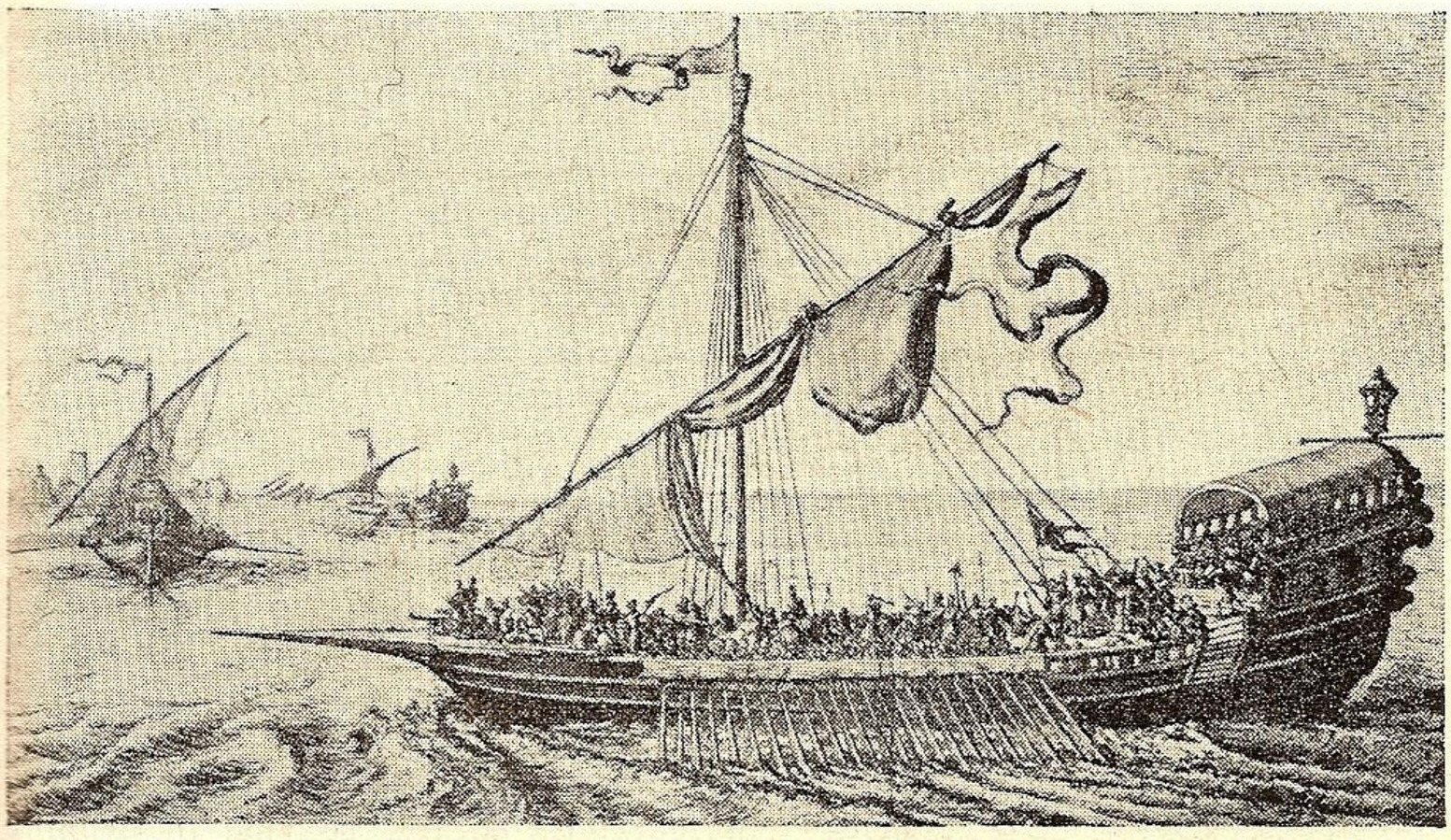
Impunătoarea provă a Wikingilor

tematic. După raționamentul marinăresc chestiunea se prezintă altfel. Cu toate acestea planul amiralului rus nu era de loc așa de fantastic dacă se ţine cont de faptul că cele două canoniere circulare erau destinate apelor puțin adânci ale gurilor fluviului Nipru și Mării Azov, întrucâtva adăpostite.

Neapărat că viteza vaselor nu era decât redusă cu toată puterea însemnată a mașinilor și cele șase elici propulzoare. Pentru o navă apărătoare de coastă viteza nu este o condiție esențială. Vasele circulare aveau un defect mult mai serios. Anume în navigația în amonte țineau drumul destul de bine, pe când în aval era imposibil să fie ținute pe drum. Cauzele erau multiple și va trebui să renunțăm a le discuta în acest loc.

Canonierele circulare trebuiau să înlăture încă un alt neajuns: mișcările de ruliu ale corpului pe valuri. Intr'adevăr în apele adăpostite, în care urmau să navige, valurile sunt scurte, astfel încât după toată probabilitatea corpul plutea pe mai multe creste de val dintr'o dată și ruliul era cel puțin atenuat.

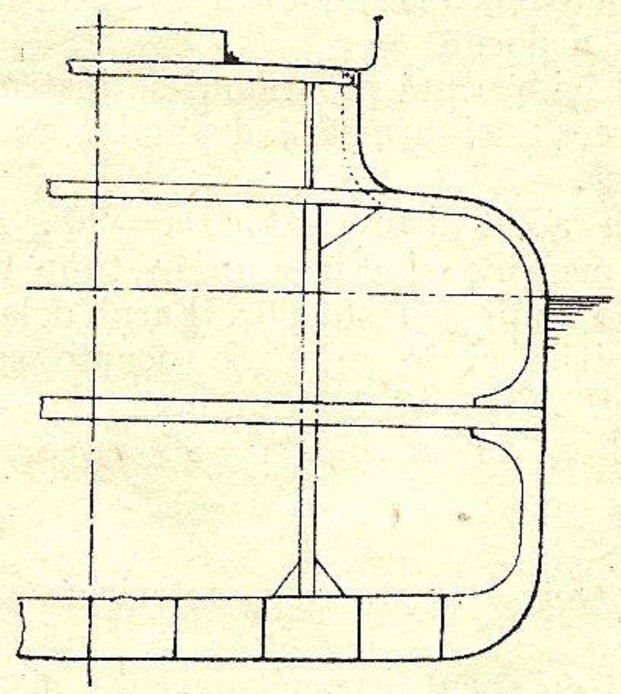
Calitatea menționată a invenției amiralului Popof



O galeră de pe vremea piraţilor barbareşti

l-a făcut pe Ţarul Alexandru II al Rusiei să dorească un yacht similar. In consecinţă, el puse pe amiral să-i facă proiectul, yactul, numit LIVADIA, fiind construit în Anglia. Nu era exact circular, ci raportul între lungime şi lărgime era ca de 3 : 2. Partea inferioară a corpului avea forma unei gogoaşe turtite peste care venea aşezat un corp de vas obişnuit, evident mai lat ca normal. Avea trei elici şi contrar canonierelor circulare putea fi manevrat cu destulă uşurinţă.

Yachtul construit în Anglia trebuia să fie transportat până în Marea Neagră. In Golful Biscaiei a întâlnit vreme rea şi cu această ocazie a dovedit o absenţă remarcabilă de mişcări de ruliu. Pe de altă parte a fost un prilej pentru ca fundul plat de dimensiuni exagerate să arate pericolele la care era expus pe valuri, în de-



Secţiune într'o navă cu Turetă

osebi pe cele lungi ale oceanului. Fundul a fost lovit de repetate ori de valuri, cauzându-i-se avarii destul de serioase pentru a forţa yachtul să intre într'un port spaniol pentru reparare.

După cum am mai spus, în veacurile trecute construcţiile navale erau îngrădite de regule destul de rigide astfel încât vasele toate erau mai mult sau mai puţin similare. De bine, de rău transportul mărfurilor se adapta condiţiunilor speciale dela bord, rezultatul fiind cheltuieli considerabile şi perdere de timp mare. In timpurile noastre transportul în massă s'a generalizat. Timpul devenind totodată din ce în ce mai preţios vasele au fost specializate şi adaptate nevoilor specifice ale diferitelor mărfuri. Printre mărfurile cele mai dificile sunt cele granuloase sau în bulgări ca de pildă cărbunii şi mai ales cerealele. In consecinţă, constructorii s'au străduit mai de mult să producă vase, calele cărora nu oferă numai siguranţă contra deplasării — foarte periculoase — a caricului în timpul ruliului, ci totodată să fie potrivite pentru încărcare şi descărcare înlăturându-se rujaritul. In acest chip s'a născut un număr de tipuri de vase ciudate.

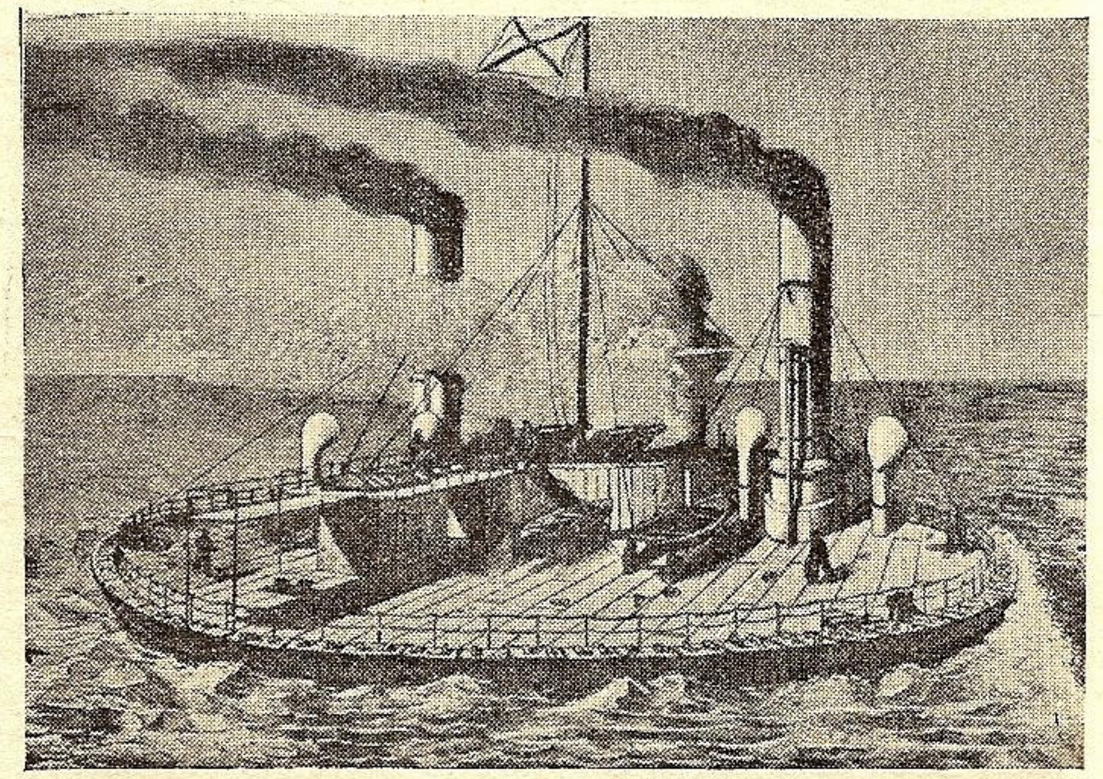
Cele mai cunoscute dintre ele sunt aşa zisele vapoare cu turetă. Puntea lor este mai îngustă ca corpul vasului propriu zis astfel încât flancul este retras înăuntru în ambele borduri şi secţiunea transversală are sus un fel de gât.

Forma vaselor cu turetă a fost brevetată în Anglia de către şantierele Doxford în anul 1891 şi începând din anul 1893 tipul şi-a făcut apariţia pe toate mările. S'a pripăşit şi prin porturile noastre. Acei cari au fost la Chilia în iarna 1916—17 îşi vor aduce aminte desigur de vasul cu turetă care a stat ancorat în Dunăre mult timp şi a servit ulterior la evacuarea în Rusia a unei părţi a stabilimentelor Marinei Militare.

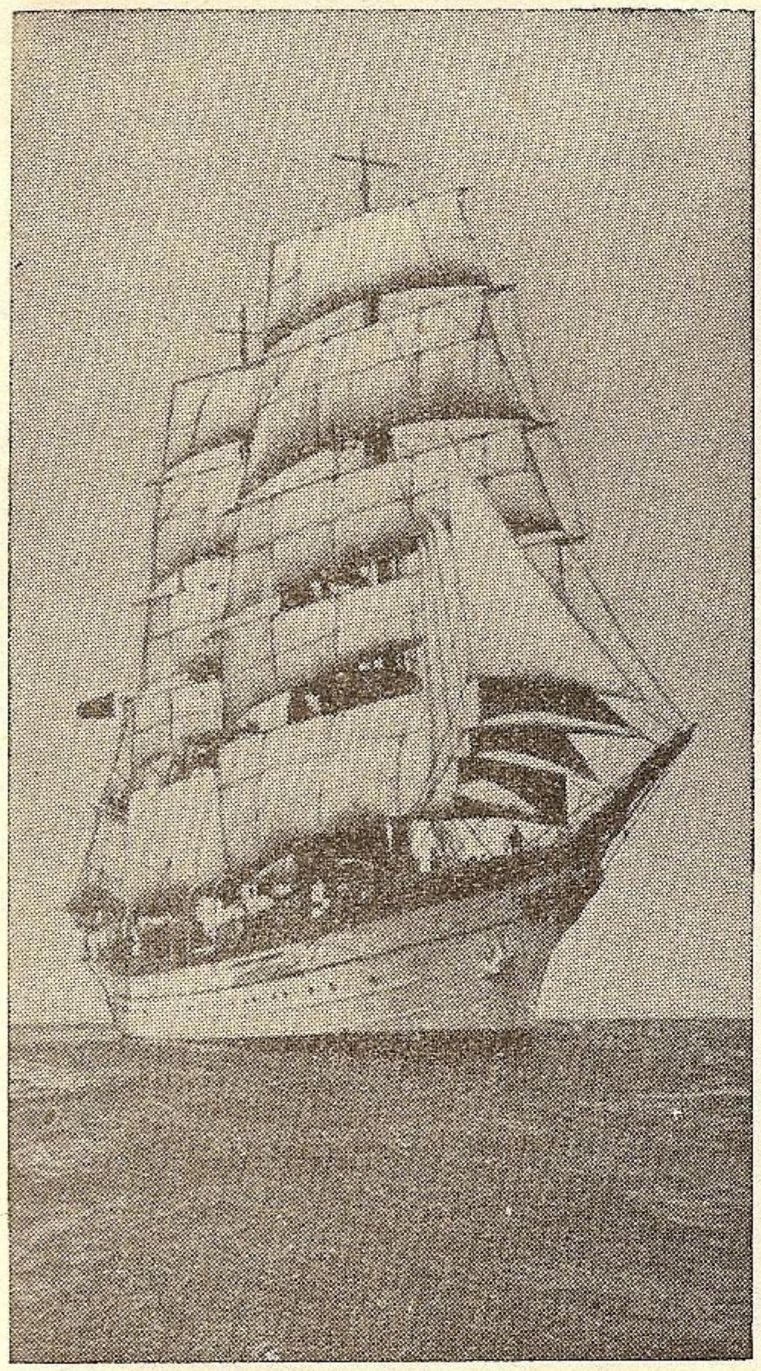
Cu toate că vasele de tipul preconizat au anumite avantaje şi ţin marea destul de bine, avantajele nu sunt destul de marcate pentru a compensa desavantajele. De aceea construcţia lor a încetat de tot şi în zilele noastre nu se mai văd decât acele rămase dinainte, neprefăcute încă în fier vechiu.

Inrudite cu vasele cu turetă, însă de provenienţă americană sunt vasele cu dos de balenă. De fapt forma primelor nu este altceva decât o desvoltare a celor din urmă.

(Va urma)



Faimoasa Popofcă de pe vremea ţarului Alexandru II



Nava şcoală „Mircea“

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea“ *)

(12)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor n cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor“

Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

CĂLĂTORIA GIBRALTAR-ALGER

2 August

Pregătiri de plecare încă dela 6 h 45 m. Timpul este mohorît şi nori grei se sgărăe de crestele stâncilor Gibraltarului.

Vântul suflă puternic dela Nord şi produce bucurie pentru toţi. Circulă speranţa de a se mări procentul marşului cu vele.

Pilotul vine la bord şi la 9 h 28 m. de dă „la posturile de plecare“.

Vergile sunt brăţate în sart la tribord şi fiecare obiect este pus la locul lui pentru navigaţia cu vele. Pare că vântul se întăreşte şi trece spre o direcţie mai bună pentru drumul navei spre Alger.

La 9 h 27 m se pune motorul încet înainte şi legătura dela geamandură este liberă. Imediat se dă „la posturile pentru întinderea velelor“. Maşina se pune jumătate înainte şi „Mircea“ trece prin faţa „bateriei malului de Sud“ care străjueşte intrarea portului, luând imediat drumul spre eşirea din baea Gibraltar-Algesiras.

La 9 h 35 m. pilotul se debarcă.

Din mare se îndreaptă spre Nord o navă de răsboiu. Este exploratorul francez „Lion“, care poartă marca de Comandament a unui vice-amiral. Când nava franceză este în apropierea lui „Mircea“ la tribord, de ambele părţi se dă la front. Gornistul nostru sună un „drepţi“ prelung şi cele două nave îşi încrucişează drumul. In acest timp velele erau în curs de întindere şi cei dela manevre, în clipa lor de întreruperea unui lucru început cu părerea de rău că nu pot fi nici la treabă şi nici într'un drepţi impecabil, aşa cum tradiţia impune.

Vizita navei noastre la Gibraltar s'a terminat şi cea a lui „Lion“ abia începe.

Velele lui „Mircea“ sunt complect întinse la 9 h 42 m; lipsesc însă la număr rândunicele şi velele superioare.

La 10 h 10 m se ia Da = 122° şi se dă liber dela „posturile de manevră“.

Din punctul cel mai depărtat atins de „Mircea“ spre Vest, se reia acum călătoria spre Est.

Echipajul se adună pe punte la centru şi gornistul sună „ruga“.

Vântul suflă dela Est-Nord Est cu forţa 4. Pentru a se prinde cât mai bine pe vele se vine în drumul Da = 124° şi apoi Da = 128°.

La 13 h se schimbă din nou drumul şi se ia Da = 130°. Forţa vântului a scăzut însă şi se ridică şi rândunicele cu velele superioare.

Atmosfera este greoae. Cerul acoperit complet dă un ansamblu foarte mohorît. Marea este însă calmă. Drumul navei vine cu încă 3° spre Sud.

Este linişte în jurul navei. Doar două nave sunt întâlnite în aceste locuri unde se adună toate drumurile Mediteranei şi Atlanticului. Liniştea nu aduce semne bune pentru un velier.

La 15 h 55 m velele sunt doar un decor pentru „Mircea“; fiindcă vântul este foarte slab şi ele au căzut complet. Adunarea echipajului se dă imediat şi la 16 h 14 m pânzele sunt „la odihnă pe vergi şi catarge“, pentru multă vreme, iar motorul îşi începe melodia lui neplăcută şi nedorită.

Echipajul îşi execută programul de instrucţie şi Nava Şcoală „Mircea“ îşi urmează drumul spre Est în huruit de motor.

Dela 16 h acest drum este Da = 96°. Acelaş timp mohorît se menţine şi din timp în timp apar printre nori luminile lunii sau stelelor. Farul dela Almina îşi aruncă sclipirile şi în miez de noapte se determină poziţia navei. „Mircea“ este în punctul + = 35° 43' + = 4° 23' şi navigă în Da = 96° cu 8,5 noduri.

3 August

Ziua de trei August se caracterizează prin „timp închis“.

A început cu cerul acoperit dela 0 h şi continuă aşa până la 24 h. A fost o mică întrerupere când tot cerul era senin, între 16 h — 22 h. Ce folos însă că şi în acest timp era o evaporaţie aşa de abundentă încât orizontul vizibil nu se întindea departe în jurul navei.

De altfel toate elementele au fost complet neprielnice lui „Mircea“ pentru „o bună navigaţie“.

Vântul a adiat uneori dela Est-Nord Est, dela Est şi chiar dela Nord. Dar cu adieri de forţa 1,5 pânzele nu se umflă.

Marea a fost huloasă şi cu un orizont când foarte îngust în jurul navei, când ceva mai larg dar foarte neclar.

In atari condiţii s'a făcut drumul din punctul = + 35° 41' = — 3° 42' până în punctul = + 36° 10' = + 0° 0'7.

Motorul navei a cântat într'una „simfonia broaştelor“ şi rotaţiile lui au fost: 160, cu o viteză medie de 8 noduri, dela 0 h 19 m şi 120, cu o viteză medie de 6 noduri, dela 19 h la 24 h.

Drumul urmat a fost Da= 96° şi s'a mers în acest cap până la 5 h când s'a luat Da= 80°.

Prin opacitatea pâclei dela orizont s'au căutat diferite puncte de reper dela mal. Ele însă stăteau sub perdeaua de pulbere diafană a vaporilor de apă.

Farul Tres Forcas a fost o dorinţă a ofiţerului de cart 0 h — 4 h; dar a rămas cu dorinţa. O încercare de a se folosi goniometrul nu a dus la rezultate, fiindcă Farul Tres Forcas probabil nu emitea şi Cap Aiguille nu putea fi prins la minimum de postul nostru. Câteva vapoare au trecut în drumuri opuse lui „Mircea".

Deabia în cartul 12 h—16 h s'a putut distinge coasta prin pâclă. După calcule de estimă şi o dreaptă de înălţime prinsă din fugă la un salut timid al soarelui, trebuia să fim în regiunea Insulei Habibas.

La 14 h insula se vedea sub forma unei stânci ieşită din mare şi profilată pe o coastă înaltă şi foarte vag conturată prin ceaţă. Pentru identificarea insulei, la 14 h 25 m s'a venit la dreapta în Da = 144°, aşa fel ca să trecem mai aproape. După o jumătate de oră Insula Habibaş — cu puzderia ei de stânci din jur — a fost complet identificată şi „Mircea" şi-a reluat vechiul cap în Da = 80°. Punctul navei fusese bine estimat.

La 15 h 16 m „Mircea" a trecut la travers de farul depe Habibas — insula cu insuliţele ei de stânci a fost botezată de un ofiţer dela bord „cloşca cu pui" — şi şi în acelaş timp a apărut prin pâclă în prova tribord farul dela Vesta Roch (Insula Plane). Din acest moment punctele la coastă s'au înmulţit şi s'au tot identificat rând pe rând, deşi vizibilitatea a continuat să fie destul de proastă.

Liniştea atmosferei, hula lungă a mării care dădea impresia unui calm plat şi căldura apăsătoare dădeau înconjurului un ansamblu ce se găseşte doar în visurile lui Coşbuc.

Sub această greutate ca de plumb „Mircea" a trecut la 16 h 13 m. travers de insula Plane la distanţa de 6,5 mile şi la 17 h. 13 m. travers farul Falcon la distanţa de 7,5 mile. Cu 160 rotaţii viteza era prea mare şi drumul la Alger nu mai era aşa lung. Din acest motiv s'au redus rotaţiile la 120.

La 19 h 40 m Capul Abuza Ponit (Aiguilles) este travers tribord, la distanţa de 4,5 mile. Drumul navei se schimbă şi se ia Da=63°.

Coasta se distinge uneori chiar prin bezna nopţii.

Şi dacă nu se vede ea se văd farurile ei. La 20 h 25m nava este travers Cap Ferrat. Treizeci şi cinci minute mai târziu şi relevează la travers tribord farul roşu dela Arzeu.

Alte treizeci şi cinci de minute trecute şi apare foarte slab în bezna nopţii farul dela Ivi.

Când în miez de noapte se predă cartul 20 h — 24 h, nava este în Da=63° şi la tribord prova se ia un relevment la farul Ivi, Da=108°.

Câteva minute sunt numai, de când „Mircea" a trecut la Est de meridianul Greenwich-ului.

4 August

Cerul continuă a se menţine acoperit. De abia către dimineaţă începe să se însenineze. Cu seninul vine şi arşiţa soarelui, care este apăsătoare. Marea este calmă tot timpul.

Vântul nici nu adie. Rar de tot suflă dela Nord-Vest, sau Nord-Est, însă aşa de slab încât nu are putere să fluture nici pavilionul. O evaporaţie abundentă face orizontul neclar. „Mircea" îşi continuă drumul în Da=63° până la 9 h 59 m, când rămâne în derivă.

In atari condiţii atmosferice şi în capul arătat, Nava Şcoală merge în apropierea coastei Africane şi se apropie de Alger. La 1 h 07 m s'a trecut la travers de farul Ivi la depărtare de 7 Mile. „Trei cargouri au încrucişat drumul nostru mergând în drumuri contrarii".

Când nava este în vederea farului dela Cap Tenez, clopotul bate două duble ale cartului 8 h—12 h. Este deci ora 10 şi „Mircea" a stopat de un minut pentru a rămâne în derivă prin aceste locuri. Punctul navei =+ 36° 43' =+ 1° 18'.

Echipajul bricueşte puntea. Este „la posturi de curăţenia generală". Ofiţerii fac exerciţii de strângerea şi lăsarea unei vele, cătărati pe verga contragabierului mare.

Coasta se profilează prin pâclă şi arşiţa soarelui pripeşte a cuptor.

In voia curentului mării „Mircea" continuă să rămână în derivă până la 19 h. Dela această oră se ia din nou drumul spre Alger în Da=81°. O navă în acelaş drum cu noi, trece prin babord la circa 500 metri şi ne depăşeşte repede.

Cerul este din nou acoperit şi sunt chiar unele semne de ploae.

Prin bezna nopţii, la 21 h 20 m se vede farul dela Shershel. Lumini de nave în navigaţie spre Vest dau prilej fancţionarilor să mai raporteze şi alte fapte decât cele obişnuite.

Pe măsură ce „Mircea" îşi duce povara catargelor, farul dela Shershel luminează tot mai puternic şi mai aproape, iar la 23 h 25 m este relevat la travers tribord. Prin continui relevmente la el se determină punctul navei şi încă în vederea lui se predă cartul 20 h—24 h.

5 August

Deabia la 0 h 41 m dispare lumina farului Schershel. Bezna nopţii este întreruptă doar de lumini de nave în navigaţie în preajma coastei Algeriene.

Drumul navei se menţine Da=81°.

Din când în când stropi de ploae udă puntea şi obliga personalul de serviciu să se îmbrace după nevoie.

Farul dela Cap Caxine apare la 1 h 30 m. Viteza navei se reduce. Dela 160 rotaţii se trece la 120.

Cu ajutorul farului Caxine se determină distanţa la care se găseşte drumul navei faţă de coastă şi poziţia de moment pe acest drum. Algerul este foarte aproape. Se micşorează din nou viteza navei, punându-se maşina la „încet înainte".

La 4 h 45 m farul Caxine este relevat la travers tribord şi nava trece la 8,2 mile de el. Imediat se schimbă drumul şi se ia Da=106°. Unul după altul apar farurile: Matifon la 5 h 03 m şi cel al portului Alger la 5 h 20 m.

In noul drum farul dela Caxine este relevat la travers tribord la 5 h 31 m.

„Mircea" a început să se angajeze în baea Algerului. La 7 h 20 m se ia Da=190° şi se pune deci capul pe Alger. Dela 8 h se începe navigaţia pe drumuri practice. Ea nu durează prea mult.

La 9 h 45 m pilotul se ambarca la bord şi la 10 h Nava Şcoală „Mircea" intră în portul Algerului.

O manevră foarte scurtă în parte de Nord a portului şi la 10 h 20 m „Mircea" este acostat cu pupa la cheul „liniei italiene".

Algerul cu casele lui ca săpate în stâncă de var se desfăşoară panoramic pe culmi de deal şi catargele lui „Mircea" se înalţă peste toate clădirile portului cu un aer de maestate, aşa cum nu va mai fi văzut fostul cuib de piraţi chiar din vremurile lui Czeredin Barbarosa.

(Va urma)

Necesitatea cooperărei marinei comerciale române cu cea germană pe Dunăre

Inainte de războiul mondial, Dunărea fiind un fluviu sub hegemonia austro-ungară, nu prezinta decât o importanţă secundară pentru ţările care deţinând porturi maritime importante, erau în legătură directă cu lumea întreagă.

După 1919, Dunărea fiind singura cale internaţională către Mare pentru mai multe state mici din centrul continentului, forma o cale comercială pe apă de prim ordin a Europei.

Războiul actual a făcut din Dunăre unicul drum navigabil nu numai al statelor fără acces la Mare dar şi singura legătură a Europei de Vest cu cea orientală, în urma sistării comerţului de transporturi pe mările care scaldă continentul nostru.

Pentru a ne da seama cum se va desvolta acest comerţ de transporturi pe Dunăre după războiul actual, să răsfoim în primul rând statistica pentru a vedea cum s'a desfăşurat comerţul dunărean în timpurile normale de pace cuprinse între cele 2 războaie, războiul mondial — şi cel prezent. — Şi pentru a urmări şi schimburile ce au avut loc pe Dunăre între Europa occidentală şi cea de răsărit, să vedem cum s'a desvoltat traficul dunărean în sectorul de trecere dela Orşova, la Porţilor de Fier în anii:

1920
1929
1939

1. Evoluţia transporturilor de mărfuri, mijloacele de vase întrebuinţate pentru aceste transporturi şi randamentul efectuat de mijloacele de transport, formează problema cea mai interesantă a circulaţiei prin sectorul Porţilor de Fier.

Dacă în 1920 au trecut în ambele direcţiuni ale acestui sector 428.000 tone de mărfuri, în 1929, cantitatea de mărfuri transportate se ridică la 1.650.000 tone, iar în 1939, randamentul total de mărfuri tranportate s'a ridicat la cifra de 2.636.091 tone (din care 1.049.194 tone de produse petrolifere) cifră care nu a fost nici odată atinsă de navigaţia pe fluviul nostru până la războiul actual.

Aceste mărfuri s'au transportat de un număr de şlepuri şi tancuri, având capacitatea arătată în următorul tabel:

Anul	Numărul şlepurilor şi tancurilor	Capacitatea în tone a şlepurilor şi tancurilor
1920	1814	792.014
1929	6873	4.994.071
1939	7866	5.489.376

2. *Circulaţia mărfurilor în funcţiune de pavilionul vaselor care au efectuat transportul:*

Statistica neprezentând date asupra transporturilor pe pavilioane decât începând din 1923 să comparăm cifrele din 1923, 1929 şi 1939.

Anul	Tone de mărfuri transportate sub pavilon				
	german	român	jugoslav	ungur	slovac
1923	225.081	67.253	130.980	66.061	33.981
1929	511.959	190.572	418.065	173.687	122.321
1939	894.577	380.224	345.519	286.057	299.522

Acest tablou ne arată că diagramele transporturilor efectuate pe pavilioane au progresat în mod constant şi că în acest progres Navigaţia Comercială Română în 16 ani şi-a cucerit locul al doilea imediat după Germania printre concurenţii transporturilor cu toate că flota jugoslavă de Dunăre era mai numeroasă ca a noastră.

Avântul realizat se datoreşte în primul rând Navigaţiunei Fluviale Române, creată acum 50 ani care a avut şi are un rol bine determinat în promovarea economiei naţionale.

E cert însă că în progresele realizate de transportul dunărean sub pavilion român, N.F.R. a fost ajutată în mare măsură şi de flota particulară dunăreană de sub pavilion român şi în special de S.R.D.

In tot acest decurs de vreme dela înfiinţarea N.F.R.-ului, desvoltarea şi progresul său au fost bine văzute şi ajutate de navigaţia germană pe Dunăre.

Convenţia din 1898 de colaborare cu societattea germană Süddeutsche Donau Dampf-Schiffahrtsgesellschaft ne-a asigurat şi desvoltat tot mai mult traficul de mărfuri în massă şi colete româno-german.

Tot în acelaş scop N.F.R. participă la înţelegerea dintre societăţile de navigaţie dunărene şi dela 1936 la traficul internaţional de cereale, iar dela 1937 şi la traficul internaţional al celorlalte mărfuri în massă.

Conferinţa din primăvara anului 1941 a Directorilor societăţilor de navigaţie tinde la o utilizare mai bună a remorcajului pe Dunăre.

Dinamica economică în spaţiul sudestic european este insolubil legată de navigabilitatea pe Dunăre.

Prin marile proecte ce sunt în curs de aplicare de Guvernul Marelui Reich, transporturile pe Dunăre nu se vor termina la Regensburg ci vor continua mai departe către regiunea Rhinului şi Ruhrului, către Marea Nordului.

Extinderea relaţiilor economice cu această parte a continentului, îşi găseşte punct de sprijin în structura agrară a ţării noastre şi în puternica industrie a marei noastre aliate, Germania.

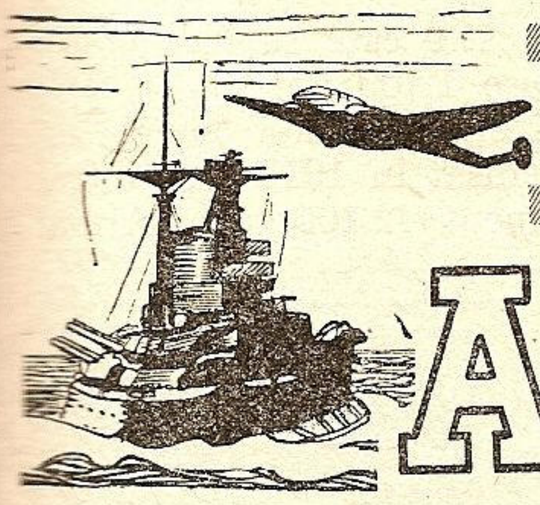
Colaborarea economică din trecut cu Germania ne-a dus la prosperitatea cunoscută de noi înainte de 1916.

Cooperarea navigaţiunilor germană şi română ne-a făcut să înregistrăm progresele redate de cifrele expuse mai sus.

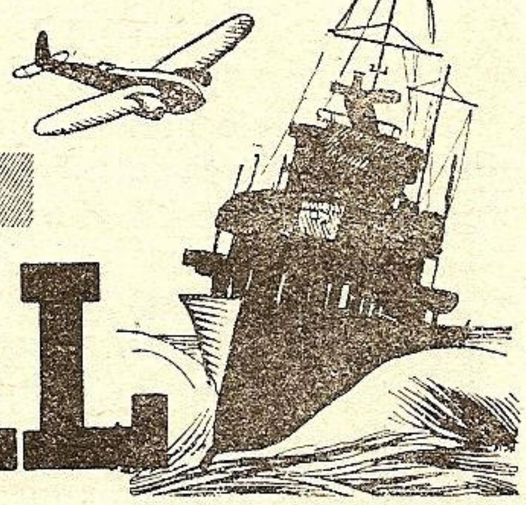
E o necesitate absolută ca ea să continue acum, în timpul cruciadei contra bolşevismului şi în epoca de prosperitate ce va veni după război.

Destinul ţării noastre ne-a arătat drumul pe care trebue să-l urmăm pentru a ne reface, a ne întregi şi a ajunge la belşugul de altă dată. E un imperativ naţional. Să nu ne abatem dela el.

C-dor, N. STERIOPOL, Subdirector N.F.R.



RĂSBOIUL AERO-NAVAL



Dela un număr la altul :
1 MAI — 31 IULIE

SUBMARINE

Submarinele au continuat opera de distrugere, în strânsă legătură cu aviaţia, care prin vizibilitatea ei mai mare, descoperă convoaele, le semnalează şi le bombardează. Intre 8—11 Mai un grup de submarine au urmărit un convoi, atacându-l în mai multe rânduri a urmărit un convoi, atacându-l în mai multe rânduri total de 76.248 tone.

La 15 Mai un submarin italian a scufundat un crucişetor auxiliar britanic de 23.000 tone.

Vestitul locotenent comandor german GUENTHER PRIEN care, cu un curaj admirat chiar în Camera Comunelor, a pătruns cu submarinul în baza navală dela Scapa Flow, scufundând cu torpile cuirasatul „Royal Oak“ şi avariind pe „Repulse“, — a căzut la datorie, după ce a reuşit să dea la fund aproape 200.000 tone de vase britanice.

La 22 Mai un submarin italian a scufundat în Mediterana două crucişetoare britanice, iar altul a torpilat un alt crucişetor.

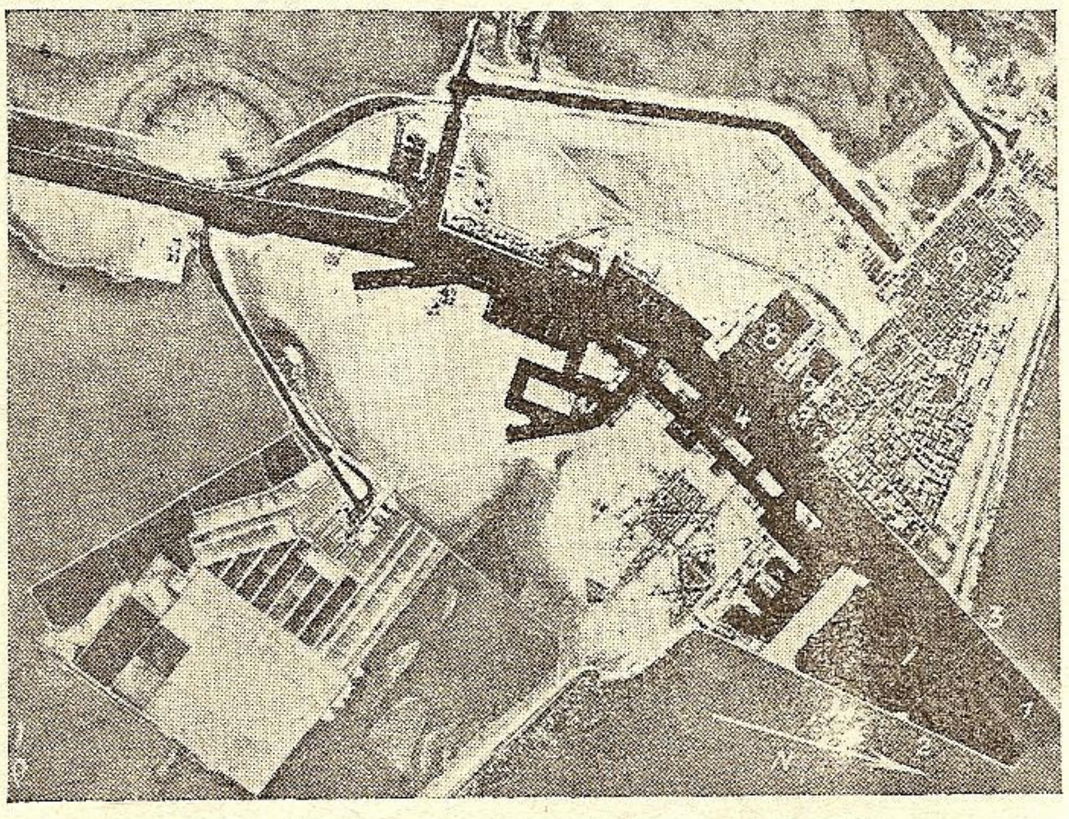
La 25 Mai tot submarine italiene au scufundat în Atlantic 3 vase de comerţ şi un crucişetor de escortă, — iar în Mediterana un submarin.

La 25 Iunie a fost torpilat un crucişetor britanic tip „Leander“ de 7.270 tone, armat cu 8 tunuri de 152 mm., 8 de 102 mm., 4 de 47 mm.

O acţiune de mare amploare a avut loc între 29-31 Iulie. In golful Gasconiei avioane de recunoaştere germane au semnalat un important convoi excortat de numeroase nave de război, crucişetoare, distrugătoare şi nave-capcană.

Un grup de submarine a întâmpinat convoiul. După repetate atacuri cari au durat două zile şi două nopţi, au reuşit să scufunde 19 vapoare cu un tonaj total de 140.500 tone, un distrugător şi o corvetă.

Totalizând pierderile, suntem în faţa unui bilanţ înspăimântător. Luna Aprilie s'a încheiat cu 1.000.211 tone scufundate şi 250 vapoare avariate. Pierderile totale dela începutul războiului se ridică la 10.917.000 tone, — situaţie destul de gravă, dacă ţinem seamă că flota comercială britanică era evaluată la 15,8 milioane tone, sporită în primul an de război cu 7 milioane, prin capturarea navelor norvegiene, olandeze, greceşti, daneze etc. Dintr'un total deci de 22,8 milioane, a fost scufundat aproape jumătate din tonaj.

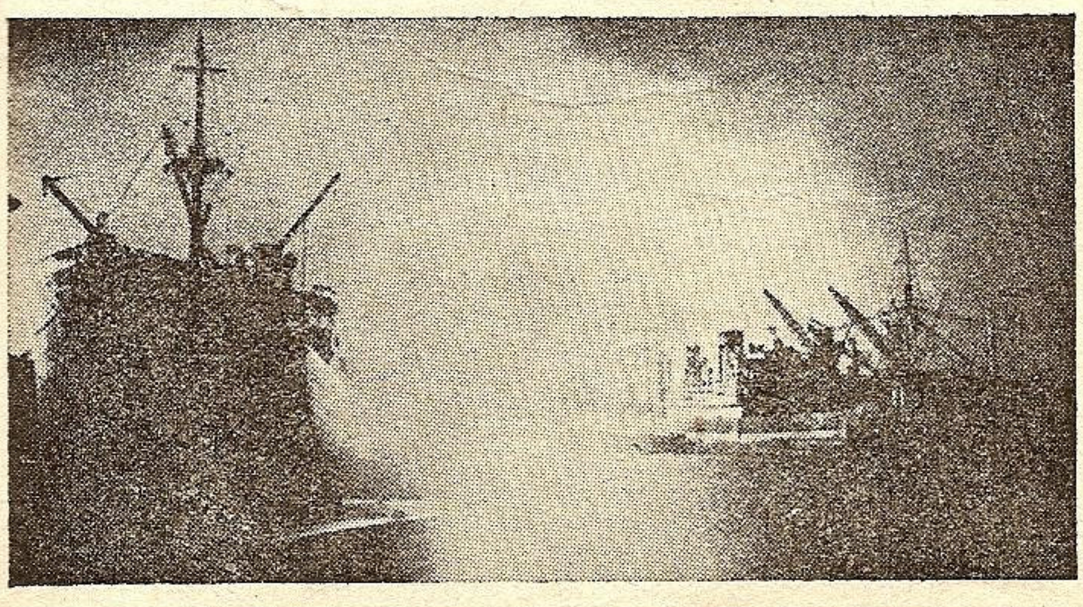


Fotografia aeriană a Port-Saidului: 1. dig de apărare contra valurilor; 2. al doilea dig; 3. statuia lui Lesseps; 4, 5, 6, şi 8. docurile; 7. clădirea administraţiei; 9. cartierul arab

Cum şantierele engleze, greu încercate prin incursiunile aviaţiei, nu ar putea construi decât 700.000 tone anual, iar cele americane, supra încărcate de comenzile proprii, nu ar putea da decât 300.000 tone anual, — însemnează că într'o singură lună s'a pierdut ce se putea construi într'un an întreg.

In Mai tonajul scufundat se ridica la 746.000 tone, — afară de cele lovite de mine, — iar totalul general se ridica la 11.664.000 tone. Marina de război britanică a pierdut un cuirasat, 7 crucişetoare, 11 distrugătoare, 7 vedete, 3 crucişetoare auxiliare, 4 submarine, prin acţiunile marinei şi aviaţiei germane. Cea italiană a cauzat pierderea a 5 crucişetoare, 2 submarine şi a unui distrugător, iar două nave port-avioane şi un mare număr de distrugătoare avariate.

Luna Iunie tonajul navelor comerciale scufundate a fost de 866.283, iar marina de război britanică a pierdut 2 crucişetoare, 2 distrugătoare, 2 submarine şi 6 vase auxiliare.



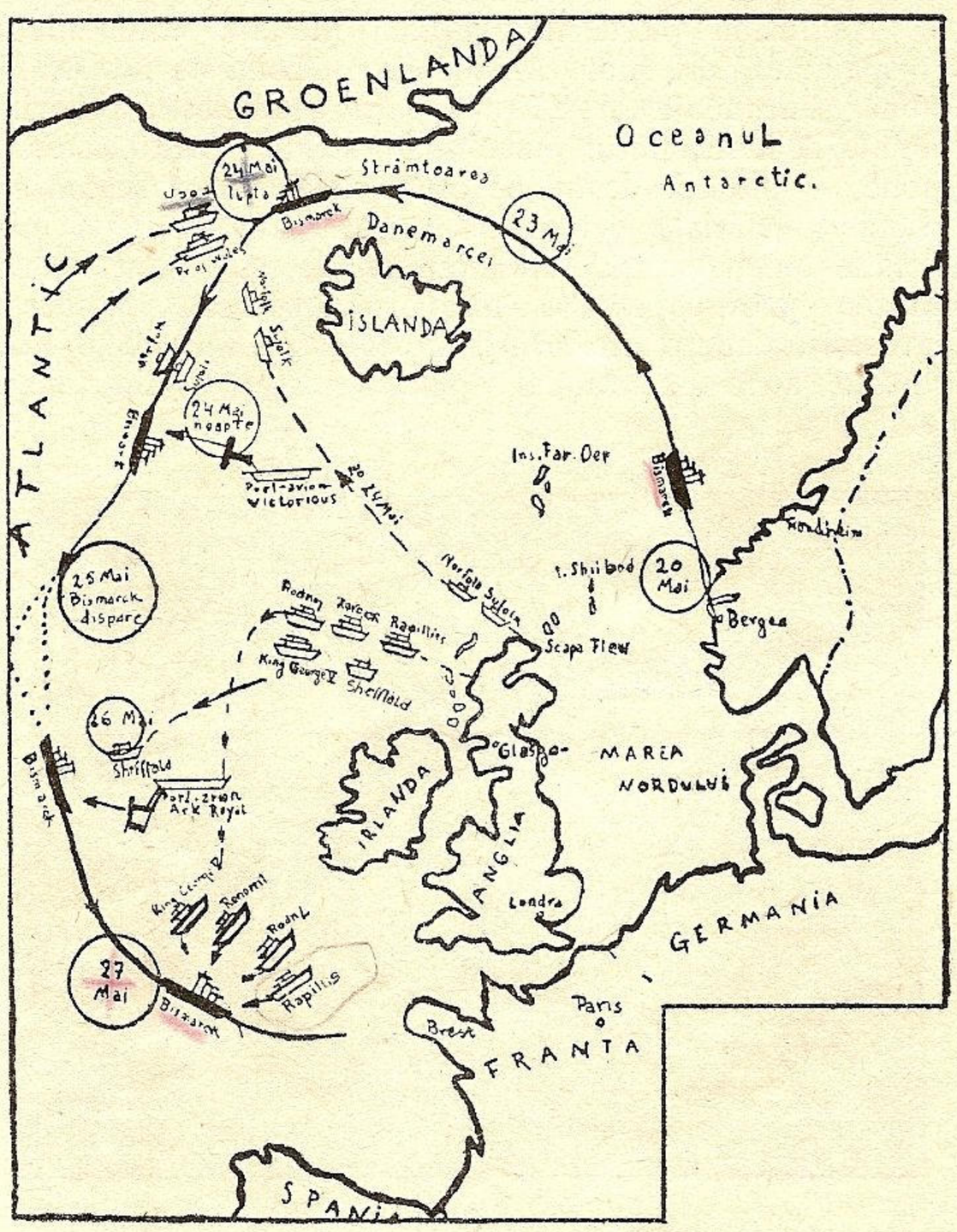
Porturile şi docurile din Londra în flăcări

LUPTE NAVALE

Pe lângă cele mai mărunte, o luptă navală de mare importanţă atât ca întindere a teatrului, cât şi ca rezultate, s'a dat între 24 şi 27 Mai.

Dinspre America se îndrepta spre Anglia o forţă navală britanică, alcătuită din cuirasatul „HOOD“ şi crucişetorul „PRINCE OF WALLES“ sub comanda amiralului *Holland*. Dela Bergen pornise spre nord şi west cuirasatul german „BISMARK“ însoţit de un crucişetor, sub comanda amiralului *Luetjens*.

In ziua de 29 Mai ambele forţe se ciocnesc la sudul Groenlandei, în care după foarte scurt timp „Hood“, repede încadrat, sare în aer şi în câteva minute se



Harta luptei navale dela 24—27 Mai

duce la fund, „Bismark“ fiind şi el avariat la prova.

Alarma dată, toate navele din jurul Angliei se îndreaptă spre glasul tunului. „Bismark“ ia drumul spre sud, urmărit de „Prince of Walles“, care cerea ajutoare. Intreaga „*Home Fleet*“, — flota metropolitană, — porneşte în urmărire.

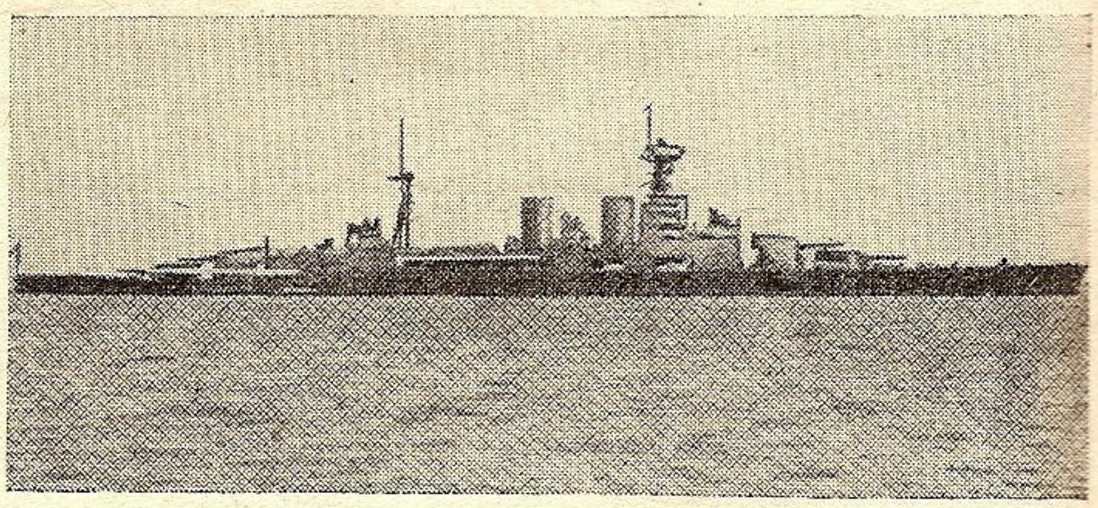
Noaptea o torpilă aeriană de la un avion lansat de pe nava port-avioane „VICTORIOUS“ îi produce o nouă avarie, care-i mai micşorează iuţeala. „Bismarck“ reuşeşte totuşi să se degajeze şi să dispară.

Cuirasatele britanice „RODNEY“ şi „RAMILIES“, o formaţie din Gibraltar, aviaţia din Terra Nova, dau goana nebună spre a-l regăsi şi nimici. Abia în dimineaţa zilei de 26 Mai avioanele de pe „ARK ROYAL“ îl descoperă şi-l anunţă. Navele de luptă britanice, mai numeroase şi mai puternice, nu mai au de rezolvat de cât o problemă de cinematică navală.

La 27 Mai „Bismark“ e înconjurat, o torpilă aeriană îi avariază cârma şi elicele, imobilizându-l. De acum el devine o ţintă fixă, pradă tirului concentric al tunurilor de pe cuirasatele inamice. Soarta e pecetluită: la 200 mile de Brest, către care se îndreptase, e scufundat, după ce străbătuse 1.700 mile.

Harta arată limpede peripeţiile acestei lupte.

Cuirasatele HOOD a fost lansat în 1918 şi a intrat în serviciu în 1920. Deplasament 42.100 tone. Armat



Cuirasatul britanic „Hood“

cu 8 tunuri de 381 mm., 12 de 140 mm., 4 de 102 mm., 4 de 47 mm., 2 multiple A.A., 15 mitraliere, 6 tuburi lans torpile, 1 avion cu catapultă. Iuţeală 32 noduri, dată de 4 elice, învârtite de turbine cu 151.000 C.P. Raza de acţiune 4000 mile. Refăcut în 1929.

Cuirasatul BISMARCK lansat în 1939, de 35.000 tone, era armat cu 8 tunuri de 380 mm., 12 de 120 mm., 8 de 10 mm., 6 tuburi lans torpile şi numeroase tunuri A.A.

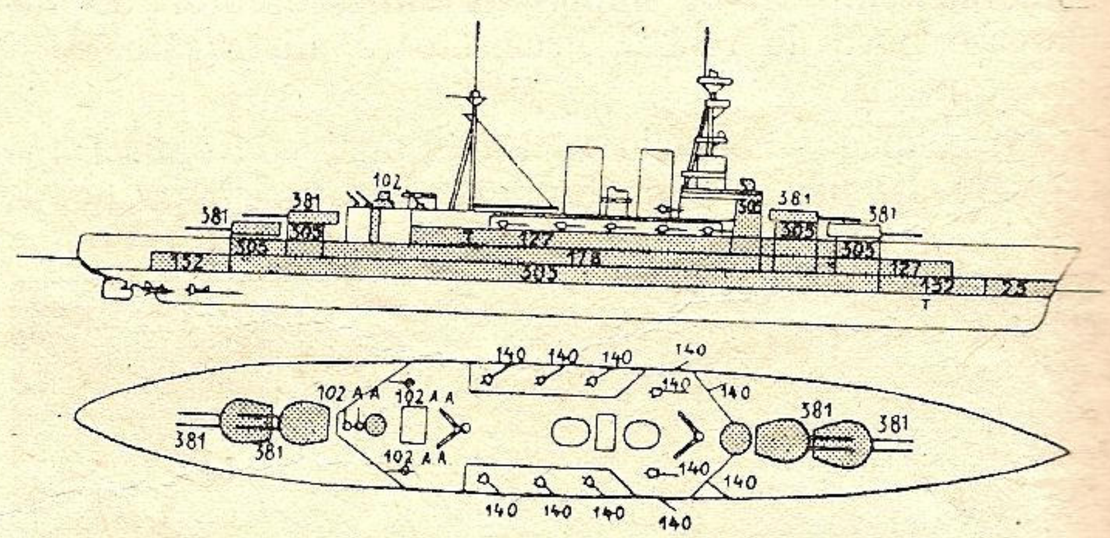
In Mediterana orientală o formaţie de avioane au atacat la 21.V un mare convoi, avariind 3 crucişetoare şi un distrugător.

La 24 Iulie a fost semnalat un convoi britanic escortat de o numeroasă flotă în drum prin canalul Siciliei spre Orient. Aviaţia italiană a intrat mai întâi în acţiune scufundând 2 mari transporturi, şi torpilând un crucişetor de 10.000 tone şi altul de 8.000 tone şi avariind un vas de luptă, un crucişetor, un distrugător şi 6 vapoare.

Au intervenit apoi vedetele, submarinele şi distrugătoarele italiene, cari au torpilat câteva unităţi.

Au fost avariate: cuirasatul „Nelson“ de 33.500 tone; vasul port-avioane „Ark Royal“ de 22.000 tone; crucişetorul „Manchester“ de 9300 tone; un crucişetor tip „Birmingham“ de 9000 tone.

In noaptea de 26 Iulie un grup de vedete şi altele de avioane au pătruns în La Valetta (Malta), torpilând şi bombardând baza navală.



Armamentul cuirasatului „Hood“

CORSARI

In afară de blocada cu submarine şi aviaţie, Germania duce şi un război de cursă. Se cunoaşte aventuroasa acţiune a acestor nave, cari sunt menite pieirei. Astfel în perioada ce ne preocupă, crucişetorul auxiliar PINGUIN, care opera în oceanul indian, a fost

descoperit şi scufundat de crucişetorul de luptă britanic CORNWALL, după ce reuşise să dea la fund 140.000 tone de nave.

Crucişetorul de luptă ADMIRAL SCHEER a fost

Cum se salvau naufragiaţii în războiul trecut

mai norocos, întorcându-se la bază după o lungă cruciera în Atlantic, unde a scufundat 152.000 tone.

AVIAŢIA

Aviaţia de asemenea a continuat să-şi arate puterea în toate operaţiile şi pe toate fronturile.

Cea *britanică* a avut ca ţintă porturile Bremmen, Hamburg, Emden, Rotterdam, La Palice, Calais, insula Helgoland, coastele norvegiene şi daneze; în Mediterana Bengazi, Derna, Catania, Messina, porturile siriene. Tot aviaţiei se datoreşte descoperirea cuirasatului „Bismark" şi scufundarea lui.

Cum sunt salvaţi în războiul actual

Cea *germană* a fost foarte activă, ilustrându-se mai ales în operaţiunile de ocuparea insulei Creta, pedeoparte debarcând mii de paraşutişti, pe de alta avariind sau scufundând numeroase nave de război şi transporturi militare, cari protejau retragerea din Grecia spre Creta şi de aci spre Egipt. Cu acest prilej a fost grav avariat crucişetorul *York*. Se poate spune că cucerirea insulei se datoreşte aviaţiei.

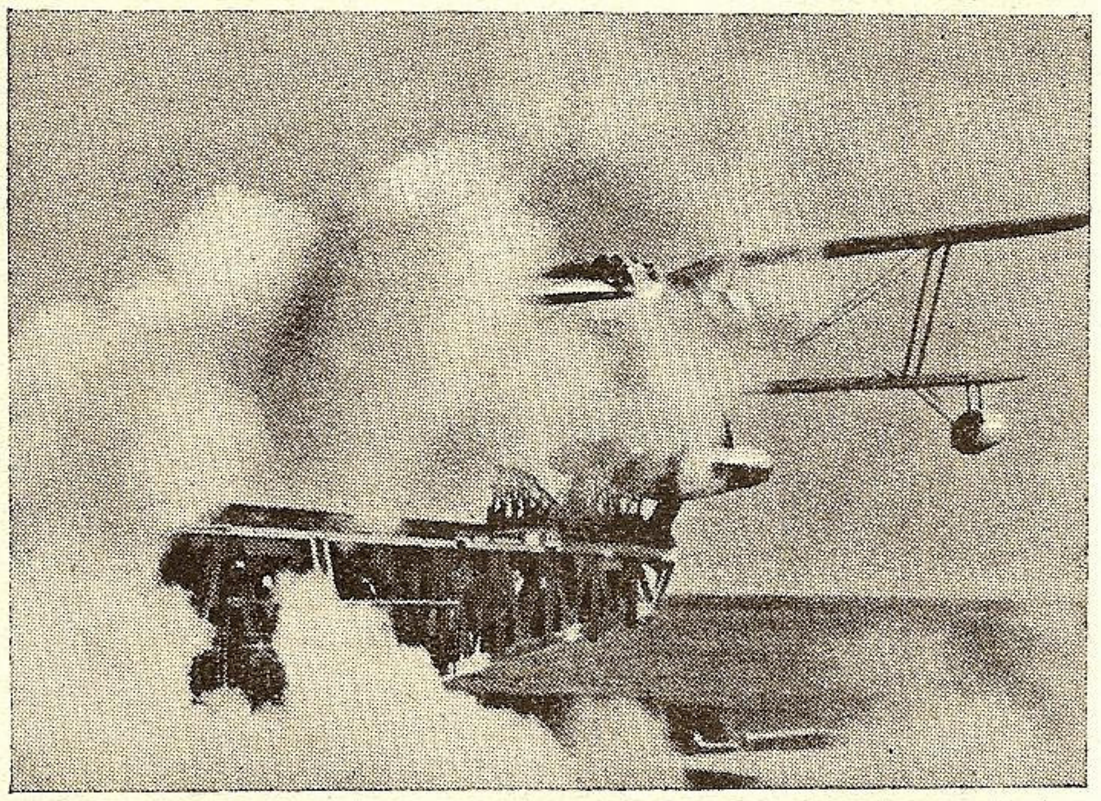
In Occident s'a continuat bombardarea porturilor engleze şi atacarea convoaelor, în colaborare cu submarinele.

In Mediterana a atacat Famagusta din Cipru, atingând portul şi aerodromul, iar pe coasta siriană a scufundat câteva transporturi. La Tobruk a scufundat, printre altele, marele monitor „Terror" de 7.000 tone. Portul Alexandria, canalul de Suez, Malta au avut de suportat numeroase atacuri aeriene.

Aviaţia *italiană* a avut ca ţintă Malta şi Creta. La 8 Mai un mare convoi protejat de două cuirasate, un port-avion, mai multe crucişetoare şi distrugătoare a fost atacat, reuşindu-se a se torpila două crucişetoare, un contratorpilor şi o navă de mare tonaj, iar mai târziu un vas de mine, vasul purtător de avioane şi două vapoare.

DIPLOMATICE

— Noul regat al Croaţiei având şi acces la marea Adriatică, între Italia şi Croaţia s'a încheiat următorul protocol de regim maritim:



Un avion îşi ia sborul cu ajutorul catapultei

ART. 1. — Guvernul croat se angajează a nu crea şi a nu menţine în insulele şi zonele cuprinse între mare şi linia de demarcare niciun fel de lucrare sau amenajament militar terestru, naval sau aeronautic; nici un fel de bază de operaţiuni; nici un fel de instalaţiuni susceptibile a fi utilizate în scop de război, precum şi nici un fel de fabrică sau depozite de muniţiuni sau materiale de război.

ART. 2. — Guvernul croat declară a nu avea nici un fel de intenţiune de a poseda o marină de război, cu excepţia unităţilor speciale necesare serviciului de poliţie şi a vămilor.

ART. 3. — Cele două guverne vor specifica în acorduri ulterioare modalităţile după cari guvernul italian va avea facultatea de a trece forţele sale armate prin teritoriul croat, dealungul drumurilor de pe coastă, precum şi pe linia de cale ferată Fiume —Ogulin — Spalato cu prelungirea sa eventuală până la Cattaro.

— Statele-Unite ale Americei îşi pronunţă din ce în ce mai puternic tendinţa de a veni în ajutorul Angliei, cu consecinţe pe cari le va preciza viitorul.

Astfel, în această perioadă, au hotărât escortarea cu nave de război, pe lângă aeronave, a vapoarelor de comerț care navigă spre Marea Britanie.

Altă măsură a fost rechiziționarea tuturor vapoarelor străine din porturile americane. Printre acestea sunt 28 italiene, 2 germane, 3 daneze, 11 franceze, 2 estoniene, 2 lituane și *unul românesc*, al Serviciului Maritim Român.

De asemenea a dispus închiderea tuturor consulatelor germane.

Un alt gest a fost ocuparea insulei Islanda, debarcând trupe cari vor colabora cu cele aflate acolo. Bineînțeles că a urmat un protest al Danemarcei.

După ultimele știri se pare că U. S. intenționează a face la fel cu Azorele portugheze și Dakarul francez.

La 15 Iulie U. S. a dat ordin navelor de război să atace orice unitate germană ar întâlni.

EXTREMUL ORIENT

Sprijinul dat de Statele-Unite americane Angliei devine din ce în ce mai accentuat. In același timp pregătiri de război intense se iau atât în interior, — manevre, concentrări, — cât și pe cele două oceane. In Filipine se aduc trupe, spre a forma o bază navală și aeriană, pentru a domina extremul orient. La Honolulu au început manevre combinate aeronavale. Forțele din Singapore și Malaca au fost de asemenea întărite.

Pregătirile americane sunt luate pentru eventualitatea intrării în conflict, când va avea de luptat pe două fronturi: unul defensivo-ofensiv în Pacific, spre a face față bazelor japoneze, cari sunt presărate dela insulele Aleutine, între Alaska și Kamciatca, până la ecuator; altul ofensiv în Atlantic, pentru a pune mâna pe insulele Azore, Canare, Verde și pe Dakar, care stă ca un ghimpe îndreptat spre America.

Intre Japonia și guvernul francez s'a încheiat o convenție prin care Japonia va ocupa punctele strategice din Indochina, spre a evita încercuirea Anglo-Americană, menită să creeze un front în Asia. Statele Unite găsește că acest lucru pericliteză securitatea lor.

La 29 Iulie forțe terestre și navale japoneze au început debarcarea la Saigon.

O canonieră americană a fost avariată la Ciunking, în urma unui bombardament aerian japonez. Conflictul s'a aplanat prin scuzele cerute de guvernul japonez.

Trupele japoneze au intrat în Pnompeuh, capitala Combogelui.

Ca un ecou, între Anglia, Rusia și China s'a încheiat o convenție militară.

CONFLICTUL IRAKIAN

Focul general se tot întinde, — pătrunzând și în Asia. Aci, printre alte probleme, se pune aceea a „aurului negru", a zăcămintelor de petrol din Irak, dela Kercuk și Mosul, legate primele cu Mediterana prin conductele ce duc la Tripolis (Siria) și Haifa (Palestina) și prin cele ce duc la golful Persic.

In afară de aceasta Irakul împreună cu Siria, Palestina, Transjordania constitue o zonă de apărare a canalului Suez, — amenințat.

Anglia debarcând la Basra mai multe trupe de cât prevedeau convențiile, conflictul a luat naștere la 3 Mai, în care, cum era de așteptat, Anglia dispunând de forțe mai numeroase, de material mai bogat, a fost învingătoare: la 1 Iunie Irakul, lipsit mai ales de muniții și armament, cu tot ajutorul dat de aviația germană, a cerut armistițiul și la 3 Iunie conflictul s'a încheiat, controlul petrolului amenințat rămânând în mâna Imperiului Britanic.

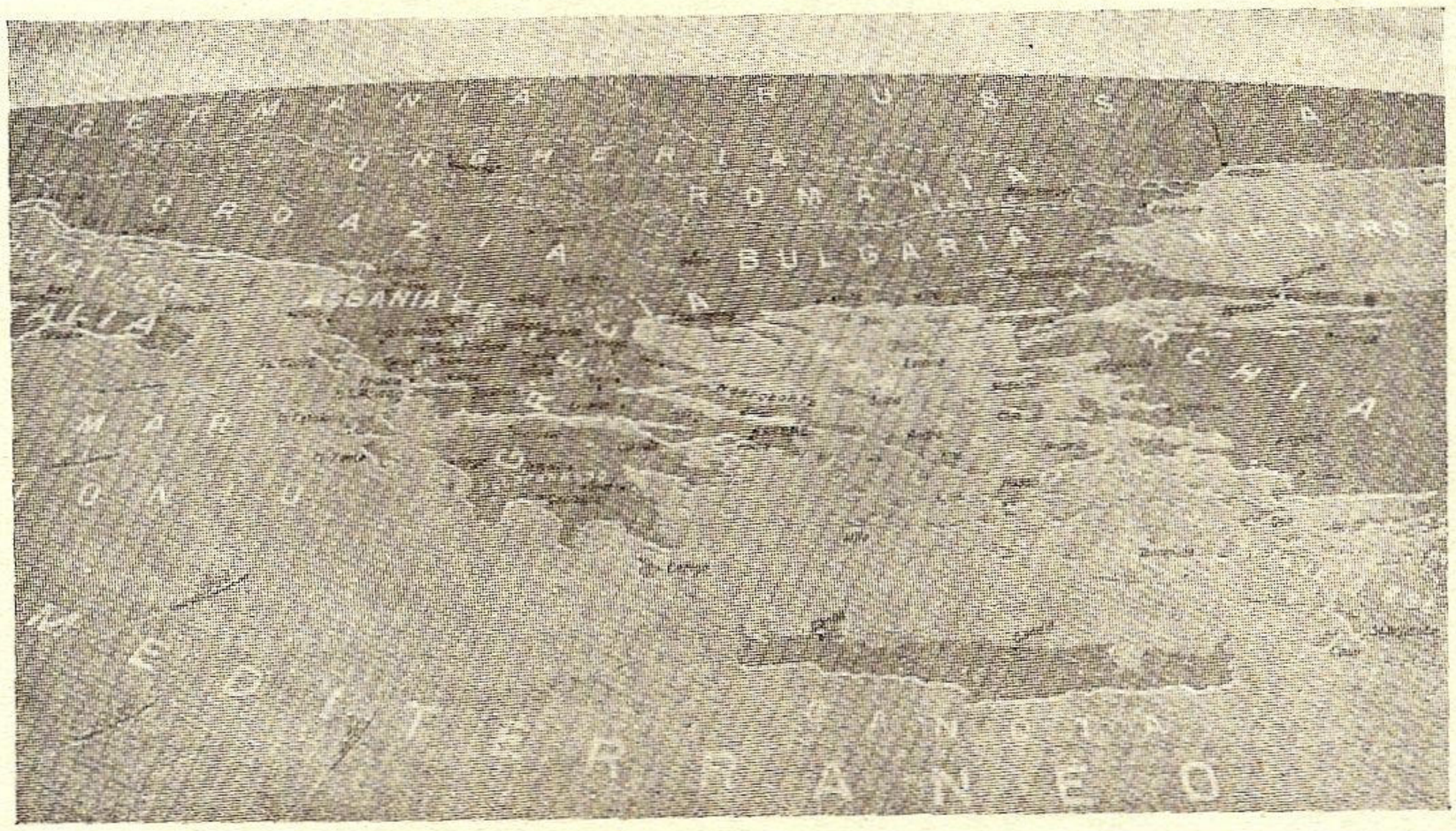
SIRIA

Un nou teatru de luptă: Siria. Pretextul: scurtă escală a câtorva avioane germane și insinuarea că ar fi soldați germani. Avioanele engleze au bombardat Beyrut și Damasc la 19 Mai.

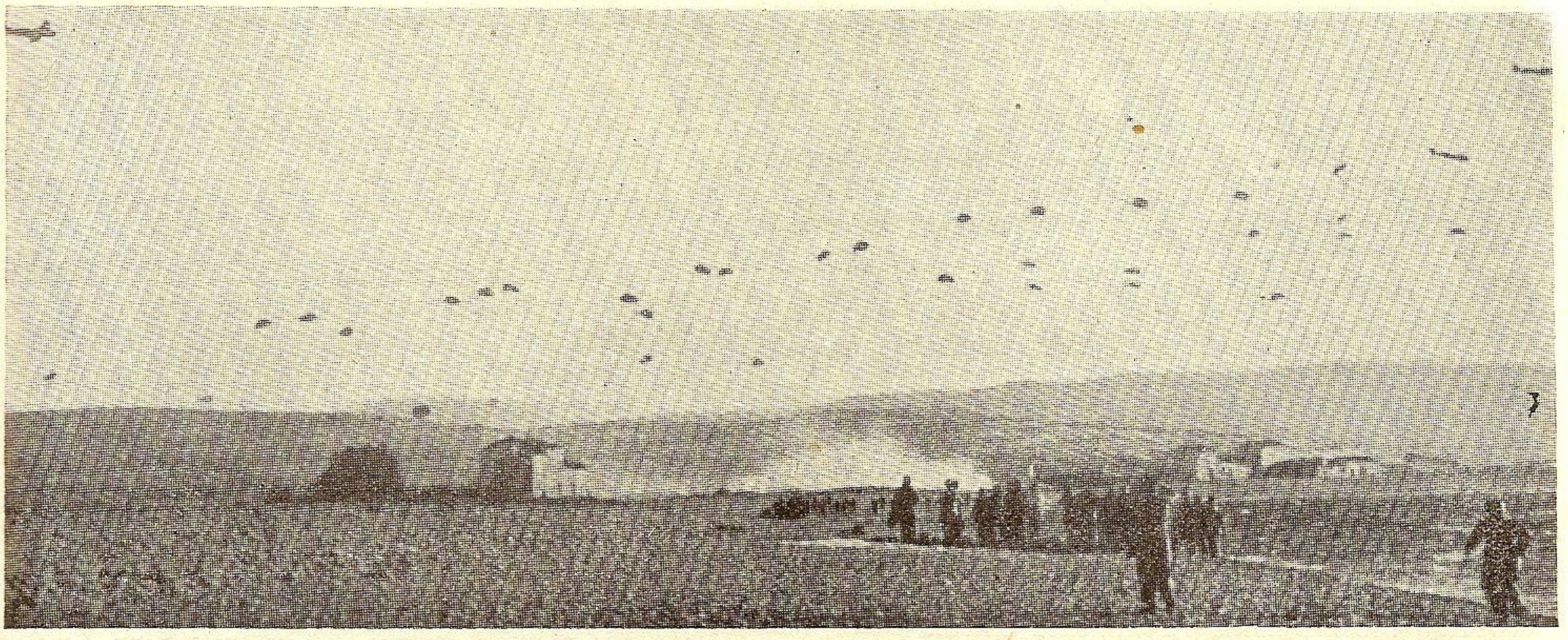
Ostilitățile au început la 8 Iunie, trupe engleze și gauliste trecând la sudul Libanului, îndreptându-se spre Beyrut, Damasc, dinspre Irak dealungul Eufratului și dinspre Amarza (Transjordania). Francezii sub comanda generalului Dentz, opun o dârză rezistență.

La 16 Iunie s'a dat în largul portului Beyrut o luptă navală între unitățile franceze și 2 crucișetoare escortate britanice. Două distrugătoare engleze au fost avariate. La 21 Iunie Damascul a căzut.

Vasul francez *Saint Didier* a fost atacat de avioane



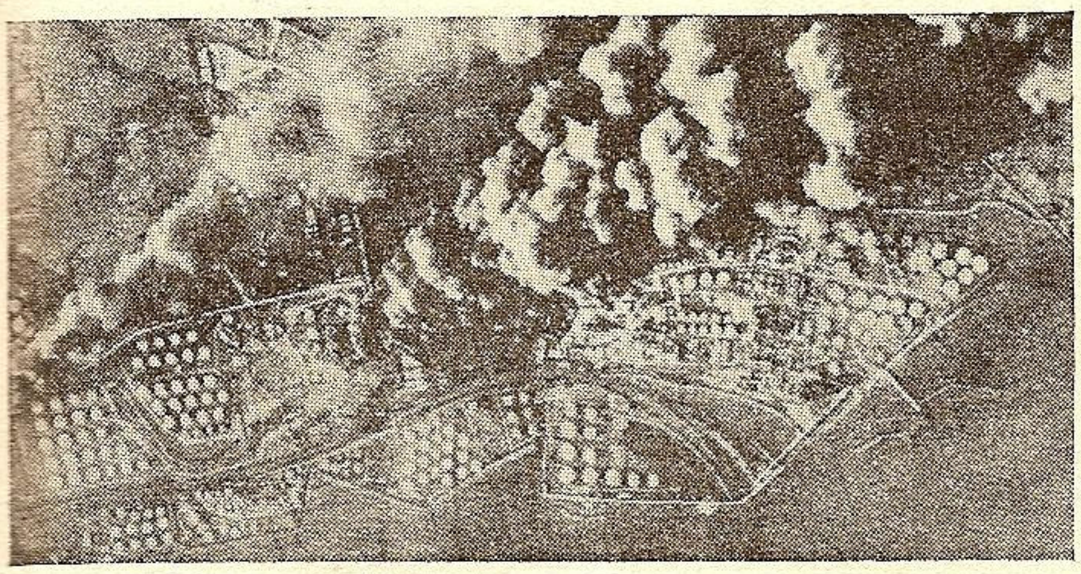
Teatrul de luptă al războiului balcanic



Cum au debarcat în Creta miile de paraşutişti germani

engleze în portul Adolia turcesc. Turcia a făcut un energic protest.

La 10 Iulie, pentru a evita o inutilă vărsare de sânge, generalul Dentz, cu aprobarea guvernului din Vichy a cerut un armistițiu. Englezii au pretins predarea navelor, dezarmarea trupelor și predarea agenților germani și italieni. Unitățile navàle franceze au reușit



Incendierea depozitelor de petrol dela Thames-Haven

să se refugieze la Alexandreta, unde au fost dezarmate de autoritățile turcești.

La 12 Iulie ostilităţile se suspendă, încheindu-se la St. Jean d'Acre un armistițiu între generalul Dentz, înaltul comisar al Franței și generalul Wilson, comandantul forţelor britanice, gauliștii fiind excluși din tratative.

La 16 Iulie operațiunile militare au încetat, armata franceză a rămas nedezarmată, iar parte din unitățile navale s'au întors la Toulon.

FRONTUL BALCANIC

La 8 Mai trupele italiene au ocupat insulele Samos şi Furrul, la 9 insulele Andros şi Tyreos, la 10 insulele Zea, Syphos, Syra şi Nicono, terminându-se astfel cu ocuparea Cycladelor.

In noaptea de 11—12 Mai aviaţia a început atacul contra insulei Creta, unde s'a refugiat parte din trupele greco-britanice, scufundând şi incendiind mai multe vapoare. Violența atacurilor s'a pronunțat la 20 Mai, însoțită de paraşutiști, cari, cu toate pierderile inițiale, au continuat aterisarea. La 23 Mai aeroportul Heraclea, Candia și alte puncte principale sunt în mâinile germane. La 29 întreaga insulă a fost ocupată de trupele germane și cele italiene debarcate ulterior. La 29 comandantul insulei capitulează, iar la 30 Mai, după 12 zile, insula e ocupată cu totul.

In retragerea din Grecia, Anglia a pierdut 305.000 tone de nave, — mai mult ca la Dunkerque unde a pierdut 260.000 tone. Dacă se adaogă și transporturile aflate în drum, totalul tonelor pierdute se ridică la 900.000.

Flota grecească, care era compusă din 2 crucișetoare, 10 distrugătoare și 13 torpiloare, a pierdut în această campanie 30 vase auxiliare, — avizouri, puitoare de mine și patruloare, 3 distrugătoare, 11 torpiloare — două ajungând la Alexandria.

FRONTUL DE RĂSĂRIT

In sfârșit! România comprimată sufletește de ultimele trunchieri din pământul ei, a răsuflat!

La 22 Iunie d. General Antonescu, Conducătorul Statului, luând comanda trupelor române, a ordonat ostașilor trecerea Prutului, spre a desrobi Bucovina și Basarabia.

In frăția cunoscută dintre armele surori ale celor trei elemente, — uscat, aer și apă, — și cu acelaș avânt de totdeauna, marina noastră de Dunăre și Mare se simte mândră a face din nou dovada vitejiei ei, care a adus în trecut decorarea unităților sale.

Frontul e mărginit de două mări, — Alba și Neagră, între ele pornind cruciada contra bolșevismului Finlanda, Germania, Slovacia, Ungaria și România, la care s'au alăturat voluntari din Croaţia, Danemarca, Spania, Franţa, Belgia și Olanda.

Cum era de așteptat, acțiunea aeriană a purces celei de uscat și maritime. Aviaţia germano-română a distrus din prima zi numeroase aparate în aer, dar mai ales pe pământ. Cea bolșevică a bombardat porturile Balcic, Constanţa, Sulina, Galaţi, Tulcea.

Pentru a urmări mai bine desfășurarea evenimen-

telor, vom da zi cu zi mersul operaţiilor pe întreg frontul, nu numai cel aero-naval.

23 Iunie. In marea Baltică un grup de vedete germane au scufundat un vas de patrulare şi 4 cargobote inamice.

In Marea Neagră o formaţie mixtă germană română a întreprins o acţiune de recunoaştere a porturilor din M. Neagră, deşi a fost bombardată fără succes de bateriile de coastă.

24 Iunie. Operaţiunile se desfăşoară metodic conform planului general stabilit.

Un submarin german a scufundat un submarin sovietic în sectorul Wisedom (Baltica).

25 Iunie. Aviaţia inamică a bombardat Constanţa, Sulina şi Galaţi mai puternic, Tulcea, Brăila, Iaşi fără efect.

Aviaţia germano-română a distrus 400 avioane, celei române revenindu-i 30 în lupte aeriene şi 40 pe teren. Lt. aviator *Agarici,* luptând singur, a doborît trei avioane din şase.

26 Iunie. Operaţiunile îşi urmează cursul.

In Baltica un submarin sovietic a fost scufundat de 2 vedete germane, după o scurtă luptă, unică, dela câţiva metri numai, cu granade de mână.

Aviaţia germano-română a atacat porturile sovietice mai importante şi depozite de muniţie din nordul Mării Negre.

Prima victorie a marinei noastre: două distrugătoare inamice au apărut în faţa Constanţei. Unul din ele „Moscova" a fost scufundat, al doilea „Harcov", probabil avariat, s'a retras. Comandantul vasului şi parte din echipaj salvaţi şi făcuţi prizonieri.

28 Iunie. Operaţiunile îşi continuă mersul. Aviaţia română-germană şi-a dovedit superioritatea. Inamicul a bombardat Bucureşti, Iaşi, Buzău, Constanţa, fără a pricinui pagube însemnate. Au fost distruse 130 avioane sovietice, din cari 32 de aviaţia şi A.C.A. română.

Operaţiunile în Deltă, unde monitoarele noastre stau de veghe, sunt în curs.

29 Iunie. In Baltica un distrugător sovietic a fost scufundat de o mină, iar crucişetorul „Maxim Gorcki" avariat. Submarinele şi vedetele germane au distrus 3 submarine, 2 distrugătoare şi un torpilor. Din comunicatul rezumativ al operaţiunilor reese că în cele 7 zile frontul central sovietic a fost rupt în două locuri: spre nord de Kowno şi în spre Lemberg. In direcţia Bialistoc au fost încercuite două armate. Prada de război e impunătoare: 40.000 prizonieri, 600 tunuri, 2233 care de asalt, 4107 avioane.

Inaintarea a trecut de Minsk, deci e la capul autostrăzii Minsk-Moskova.

30 Iunie. Oraşele Lemberg şi Libau au fost ocupate. Inaintarea continuă spre nord, în ţările Baltice. Sovietele au mai pierdut 280 avioane.

1 Iulie. Violente atacuri aviatice germane asupra Smolenskului şi a liniei ferate dintre Tarnopol şi Odesa.

Trupele slovace au înaintat şi ele 100 km.

Frontul german a trecut de Minsk. Trupele încercuite în sectorul Minsk şi Byalistoc sunt din ce în ce mai strânse în cleşte. Riga a fost cucerită.

2 Iulie. Nimicirea armatelor sovietice încercuite continuă. S'au făcut 100.000 prizonieri, 400 care şi 300 tunuri. In Baltica a căzut Windau.

Trupele ungare au trecut Carpaţii, înaintând în Galiţia. Incă 322 avioane doborâte.

3 Iulie. Trupele germano-române au trecut Prutul, cu direcţia spre Nistru. Avantgărzile germane au apărut la Smolensk. Niprul a fost trecut la Gomel, iar pe Duna de sus lupte spre Witebsk.

4 Iulie. Insulele Aaland au fost ocupate de Finlandezi.

Urmărirea continuă, Berezina a fost trecută.

5 Iulie. Urmărirea continuă. Trupele ungare au intrat în Colomea şi Stanilov. La est de Minsk s'a ajuns la Nipru. Bombardamente aeriene continuă. *Bucovina a fost eliberată, trupele noastre au intrat în Cernăuţi.*

6 Iulie. Inaintarea a ajuns la linia Stalin. Numărul total al prizonierilor prinşi, azi, se ridică la 300.000. Aviaţia a pierdut încă 281 aparate. Alţi 52.000 de prizonieri s'au predat la Minsk.

In Basarabia trupele noastre continuă înaintarea, la Prutul de jos şi Deltă operaţiile sunt în curs. Au fost distruse două vase sovietice. Au fost doborâte 121 avioane, din care 34 de aviaţia şi A.C.A. română. Escadrila 53 vânătoare, comandată de căpitanul Georgescu Emil a ajuns la a 23 victorie, fără nici o pierdere. Rușii au pierdut alte 204 avioane.

7 Iulie. Trupele române şi cele ungare au ajuns la cursul superior al Nistrului. Retragerea inamicului continuă.

8 Iulie. Operaţiunile continuă. In sectorul de Nord trupele germane au străpuns linia Stalin.

9 Iulie. Inaintarea finlandeză continuă. In Basarabia bolşevicii au contraatacat, dar au fost respinşi. Trupele de geniu refac drumurile. Luptele continuă cu succes. Dela 1—5 Iulie s'au mai făcut 142.216 prizonieri.

10 Iulie. Operaţiunile se desfăşoară şi sunt în progres. La Nord Finlandezii au ocupat oraşul Salla.

In urma bătăliilor dela Minsk-Bialistoc, pierderile sovietice se ridică la 400.000 prizonieri, 7.615 care de luptă, 4.423 tunuri şi 6.233 avioane.

11 Iulie. *M. S. Regele Mihai I a fost câteva zile pe front, în mijlocul vitejilor cari luptă pentru cruce, Rege şi Neam.*

Operaţiunile continuă metodic, ajungând la Vitebsk, cu toate greutăţile terenului.

12 Iulie. Prin ordin de zi d. general Antonescu aduce aviaţiei, corpului V, diviziei 21 şi corpului de gardă recunoştinţa României pentru lupta şi rezistenţa eroică din acea zi.

Divizia Azura din Andaluzia a plecat spre frontul contra bolşevismului.

13 Iulie. Un grup de 6 avioane bolşevice au bombardat oraşul Ploeşti, provocând un incendiu. Patru din avioane au fost doborâte.

Linia Stalin a fost străpunsă în punctele principale. *Trupele germano-romane au respins inamicul dincolo de Nistru.* Dinspre Galiţia inamicul e urmărit la N-E de Nistru. La Est de lacul Peipus formaţiunile blindate înaintează spre Leningrad. Aviaţia a distrus calea ferată, iar bazele de aprovizionare au fost împinse până în apropiere de linia Stalin. Ocuparea Kievului e iminentă.

14 Iulie. Inaintarea spre Leningrad continuă, a Finlandezilor dela Nord, a Germanilor dela Sud. De asemenea spre Est, Kievul bombardat.

15 Iulie. Operaţiunile continuă să progreseze. Au mai fost distruse 77 avioane sovietice în sbor şi 150 pe teren. Totalul se ridică la 7.182 aparate.

16 Iulie. Operaţiunile se desfăşoară în avantajul trupelor germane. Bătălia dela Vitebsk s'a terminat, cu toate contraatacurile inamice.

17 Iulie. Cheia strategică a Basarabiei, — este în stăpânirea noastră. Bătălia pentru cucerirea şi cură-

CUM ŞI-A FĂCUT MARINA DATORIA

In acest război sfânt de desrobirea pământului cotropit şi apărarea sfintei cruci, marina noastră a curăţat Dunărea şi apărat ţărmul mării noastre. Cum ? Rândurile de mai jos primite de d. Amiral Adjutant N. PĂIŞ, Subsecretar de Stat al Marinei, din partea d-lor Amiral EUSTAŢIU, decanul amiralilor noştri şi General PAUL TEODORESCU, fost Ministru al aerului şi marinei arată cu prisosinţă:

Bătrânul Amiral adresează felicitările sale marinei şi marinarilor de toate categoriile pentru bravura lor în lupta pentru libertate şi bună vieţuire. Sunt demni urmaşi ai vitejilor din 1877—1913—1916. Onoare lor şi conducătorilor lor de astăzi.

Sănătate, Amiral EUSTAŢIU

Am urmărit în ziare operaţiunile marinei, încununate cu atâta succes, atât pe Dunăre cât şi pe Mare. Cunoscând incercatul spirit de sacrificiu marinăresc, precum şi pregătirea militara a tuturor cadrelor, nu m'am îndoit niciodată că sub luminata conducere de marinar, a Domniei Voastre, Marina Română nu se va acoperi de glorie.

Sunt foarte fericit ca Român să vă pot aduce Domniei Voastre şi tuturor marinarilor, întreaga mea gratitudine pentru serviciile aduse de marină la desrobirea Basarabenilor şi la recucerirea gurilor Dunării. Sunt sigur că şi de aci înainte ei vor şti să-şi îndeplinească rolul important de apărători ai apelor strămoşeşti.

Aşi dori ca toţi să ştie că în gând i-am urmărit în acţiunile lor primejdioase şi i-am îndemnat cu sfatul în biruinţa lor finală, în care am crezut cu toată tăria.

Primiţi vă rog Domnule Amiral, asigurarea celor mai distinse sentimente.

G-ral Adj. PAUL TEODORESCU

ţirea masivului Corneştilor s'a terminat. Hotinul, Soroca, Orheiul şi Chişinăul au fost ocupate.

Pe toată întinderea frontului s'a încins o luptă uriaşe, la care iau parte nouă milioane de combatanţi. Se anunţă succese importante. Marele centru industrial Smolensk a căzut în mâinile Germanilor. De asemenea şi cetatea Poloţc, nod de cale ferată şi port pe Dvina. La Kiev au căzut ultimele fortificaţii, iar la nord Talin a fost părăsit în flăcări. Distrugătorul sovietic „Taşkent" de 2.800 tone a fost grav avariat.

18 Iulie. Petrogradul ameninţat dinspre sud de înaintarea germană şi dinspre Nord de cea finlandeză.

In celelalte sectoare lupte se desfăşoară în favoarea trupelor germane, cari au ajuns la 100 km. în spatele liniei Stalin.

19 Iulie. Calea ferată Petersburg-Moscova a fost distrusă, iar înaintarea continuă. *Trupele germano-române înaintând din Basarabia, au isbutit să treacă Nistrul în mai multe puncte.* Trupele finlandeze au înaintat dealungul lacului Ladoga.

20 Iulie. Forţele germano-române continuă înaintarea pe malul de răsărit al Nistrului. In sectorul Smolensk operaţiunile continuă sistematic.

21 Iulie. La sud trupele aliate urmăresc pe inamicul bătut. In restul frontului operaţiunile continuă prin nimicirea armatelor sovietice încercuite. Aviaţia roşie a mai pierdut 97 avioane.

22 Iulie. Urmărirea continuă. Moscova a fost bombardată în valuri succesive. In sectorul Nistrului au fost capturate 220 care blindate şi 140 tunuri. In apele Letoniei bateriile de coastă au lovit şi scufundat un vas de război.

23 Iulie. In Ukraina operaţiunile de urmărire continuă. Rezistenţa sovietică la Est de lacul Ladoga a fost sfărâmată.

24 Iulie. Pe întreg frontul operaţiunile continuă cu succes. Moscova violent bombardată. Smolenskul, ocupat la 16 Iulie, a fost pe deplin curăţat de cuiburile bolşevice. Oraşele bulgare Rusciuk, Plevna şi Laveţ bombardate de aviaţia sovietică.

Aviaţia română, după o aprigă luptă a bombardat în limanul Nistrului navele sovietice cari escortate de avioane de vânătoare, transportau trupele încercuite în Basarabia. Mai multe vase au fost scufundate, iar altele avariate, s'au întors.

25 Iulie. Lupta pentru desrobirea brazdei româneşti dela răsărit s'a terminat. Din Carpaţi şi până la Mare suntem din nou stăpâni pe hotarele străbune. Trupele germano-române au înaintat adânc dincolo de Nistru.

Porturile Murmansk, Kerson şi Odessa violent bombardate, au fost scufundate vapoare şi incendiate instalaţiile. La Est de Smolensk au fost distruse 23 care, 222 camioane etc.

Pe toată întinderea frontului operaţiunile înaintează după prevederi, prin lupte în parte înverşunate. Moskova din nou bombardată.

26 Iulie. In Ukraina resistenţa ariergărzilor a fost sdrobită, iar urmărirea, cu toată vremea nefavorabilă, continuă. Curăţirea Basarabiei este aproape terminată. Aviaţia a bombardat căile ferate cari leagă Moscova. Intre Bug şi Nistru au fost distruse 1086 care blindate. Incercuirea în sectorul Smolensk se tot strânge. In estuarul Nistrului formaţiuni germano-române au atacat cu succes transporturi de trupe, scufundând câteva vapoare încărcate cu trupe.

27 Iulie. Operaţiunile continuă cu succes.

28 Iulie. Bătălia din sectorul Smolensk e pe terminate. In Ukraina urmărirea continuă, cu toate că drumurile sunt desfundate. La Moghilev s'a făcut 35000 de prizonieri. Portul Odessa violent bombardat.

29 Iulie. Trupele române au ajuns în estuarul Nistrului, eliberând Cetatea Albă şi Limanul. In Ukraina operaţiunile continuă spre litoral. Continuă nimicirea forţelor sovietice încercuite în regiunea Smolensk şi lacul Peipus. O nouă bombardare a Moscovei.

30 Iulie. Operaţiunile continuă metodic. Trupele aliate au tăiat retragerea inamicului în regiunea de Sud a Bugului: Numărul avioanelor sovietice doborâte se ridică la 9.120.

31 Iulie. In Ukraina trupele aliate au pătruns adânc. Moscova din nou bombardată. Incercuirea la Smolensk se strânge mereu. Porturile finlandeze Linahamari şi Petsamo au fost bombardate de 30 avioane engleze lansate de pe un vas port-avion.

In rezumat, începând dela Nord, Murmansk şi Petrograd ameninţate, ţările baltice liberate, ofensiva vertiginoasă germană dincolo de linia Stalin, ameninţând Moskova, spre Sud Kievul şi Odesa.

Nordul Bucovinei şi Basarabia întreagă desrobită, dar ruinată; trupele româno-germane înaintează spre Bug şi mare. Armatele bolşevice sunt decimate.

CRONICAR

GLASUL PRESEI

Marinarii noştri

— De unde vă recrutaţi marinarii voi Românii?

— Dela munte, Majestate.

(Răspunsul dat de un comandant român unui cap încoronat strein).

Da, dela munte se scoboară plutaşii noştri, strănepoţii plăeşilor lui Ştefan cel Mare, — pentru ca prin iscusinţa şi destoinicia lor să se facă admiraţi din Atlantic în Pacific.

Dela munte pe Jii, Olt, Argeş, Ialomiţa şi Siret au pornit, cei înfrăţiţi cu stejarul, ca să poarte, peste nouă mări şi ţări, în vârful arborilor vapoarelor, mândrul nostru tricolor.

Dela munte porniră cei cari în vremuri de restrişte au apărat hotarele dinspre apele noastre, Dunăre şi Mare, în volbura şi valurile cărora se rostogoleau amestecându-se, şuvoaele dela obârşia pâraelor şi râurilor.

Marinarii noştri dela munte au vânturat Dunărea cu şeicele şi marea cu pânzarele, pe vremea lui Mircea, Mihai şi Ştefan, apărători nu numai ai moşiei străbune, cât şi ai creştinătăţii, deci civilizaţiei europene.

Marinarii noştri dela munte au afirmat încă din 1870, cu navele „Fulgerul", „Ştefan cel Mare" şi „România", drepturile noastre sfinte pe Dunărea noastră.

Marinarii noştri dela munte luptat-au în războiul Neatârnării cu aceeaşi vitejie ca a celor dela Griviţa şi Rahova: un *Murgescu* scufundă un monitor, un *Koslinski*, altul, un *Dumitrescu-Maican* deschide focul la Calafat cu bateriile „Mircea" şi „Elisabeta", armate de marinari.

Marinarii noştri dela munte impun în 1905 predarea şi desarmarea răsvrătitului cuirasat rusesc „Potemkin" prin hotărîrea de a trage a unui *Bălescu*, — comandantul micului crucişetor „Elisabeta".

Toţi cei pomeniţi până acum au ajuns mai târziu comandanţii marinei în care de tineri au dat dovadă de ce poate Românul.

Marinarii noştri dela munte, îmbarcaţi pe monitoarele ce poartă numele marilor dregători „Brătianu", „Catargiu", „Kogâlniceanu" şi „Lahovari" şi pe vedetele cu acela al eroilor dela Griviţa, „Valter Mărăcineanu", „Ene", „Şonţu", „Grigore Ioan", „Romano", Bogdan", „Giurăscu" şi „Călinescu", au sprijinit acţiunea armatei noastre în 1913 şi 1918, sub comanda unui *Negrescu* şi *Scodrea*. Nu mai puţin de 17 ofiţeri, 60 de maeştri şi 353 marinari a fost tributul de sânge dat pe apă, pe uscat şi în aer.

Pentru toate aceste fapte, monitoarele „Brătianu" şi „Kogâlniceanu", vedeta „Maior Grigore Ioan" au fost decorate cu „Steaua României" cu panglică de „Virtutea Militară".

Marinarii noştri dela munte, prin cumineţenia şi disciplina lor, nu s'au molipsit de nebunia bolşevică de pe navele ruseşti din escadra ruso-română, iar mai târziu i-au luat la goană dela gurile Dunării noastre, unde se înscăunaseră, prin violentele lupte dela Vâlcov.

Tot marinarilor noştri dela munte Dumnezeu le-a hărăzit să-şi arate destoinicia şi curajul în sfânta luptă ce se duce acum pentru reîntregirea ţării întregite de înaintaşii lor, spre a goni definitiv pe cei cari dela Petru cel Mare năzuesc a stăpâni Gurile Dunării noastre, Marea noastră până la revărsarea ei în Mediterană, — până la Bosfor şi Dardanele. Dela Prut până la Mangalia ei stau de veghe şi cu aceiaşi înflăcărare se avântă, hotărîţi să învingă sau să moară pentru Cruce, pentru Neam, pentru Rege, pentru gloria pavilionului.

De o primă izbândă s'a auzit: distrugătoarele şi bateriile de coastă ale marinei au scufundat un distrugător cu nume simbolic „Moscova", punând pe altul pe fugă. In Deltă, ca şi la mare, frăţia de arme palpită şi mai vânjos, căci azi se războesc fiii celor cari, în aceiaşi frăţie, au sângerat, suferind pe vremuri.

Marinari întreceţi pe cei dinaintea voastră.

Români, aveţi aceeaşi încredere în marinarii noştri dela munte porniţi!

(Universul)

Marina şi cruciada antibolşevică

Războiul nostru pornit cu elanul recuceririi unor drepturi călcate de puhoiul sovietic în Bucovina şi Basarabia, are un îndoit caracter. Este naţional, isvorît din ideia revanşei împotriva unor hoarde asiatice, instalate cu forţa pumnului pe pământurile noastre sfinte. El mai are un sens istoric european, căci se încadrează într'un program de salvare socială, care va avea de scop să clădească un zid de foc între lumea spirituală occidentală şi barbaria demagogiei comuniste.

Războiul nostru este deci o acţiune patriotică adânc gândită şi pregătită cu concursul şi formidabilul sprijin al armatei Reichului, este apărarea provinciilor noastre stăpânite de veacuri, este repararea demnităţii naţionale, cu toate suferinţele şi jertfele ce ni se vor impune de mersul vijelios al evenimentelor.

Exponent vital al onoarei patriei, armata noastră reorganizată, instruită cu noi metode şi modernizată cu noi arme de luptă, are misiunea istorică să şteargă din Cartea Neamului pagina neagră a umilinţei şi retragerii dureroase din 1940, înlocuind-o cu o nouă pagină de glorie, pe care se va scrie cu litere de aur: cucerirea din 1941 a mănoasei Basarabii şi dulcei Bucovine.

Armele necruţătoare ale armatei germano-române, vor secera massele risipite ale armatei Sovietelor, aruncându-le în apele Nistrului, trezind cântecele de slavă în oraşele şi satele pustiite. O viaţă omenească va fremăta în căminuri, clopotele vor răsuna ecouri peste dealuri, munca românilor moldoveni se va încorda pe ogoarele părăsite, crucea creştină va eşi luminoasă din întunerecul altarelor, învierea, respectul legilor, nădejdea de mai bine şi renaşterea neamului românesc vor încolţi iarăşi în sufletele încovoiate de desnădejde.

Cot la cot cu armata şi aviaţia ţării, Marina de război, păstrând tradiţiile nedesminţite ale faptelor eroice din războiul cel mare stă la datorie, gata de jertfă, pe ţărmurile fluviale şi maritime, cu lozinca luptei împotriva unităţilor republicei Sovietice, care sistematic a urmărit gonirea României dela gurile Dunării.

Marina a primit botezul sângelui, l-a primit ca totdeauna ca un semn al biruinţelor viitoare, cu tot curajul şi calmul, cu toată încrederea în izbânda cauzei noastre.

La Constanţa, la Tulcea, la Sulina, unităţile noastre marinăreşti au rezistat cu eroism atacurilor ae-

riene şi navale, reuşind să scufunde în apele mării unul din cele mai moderne distrugătoare sovietice din flota Mării Negre, cu numele „Moscova". Acest distrugător, reprezintă o valoare de 500 milioane lei, şi are următoarele caracteristice: Deplasament 2895 tone, armament 5 tunuri 130 mm., 2 tunuri 75 AA., 2 tunuri 37 A.A. şi 6 tuburi lans torpile de 533 mm. Echipajul se compunea din 10 ofiţeri şi 140 oameni.

Marina noastră a dat piept în Delta Dunării cu hoardele bolşevice, încă din războiul cel mare.

Flota de operaţiuni română comandantă de Amiralul Scodrea în unire cu o divizie a armatei de uscat, a curăţit sudul Basarabiei, Canalul Chilia şi Delta de trupele bolşevice, scufundând navele ruseşti cu artileria monitoarelor şi luând în stăpânire o însemnată pradă de război pe alte nave bolşevice capturate.

Mai târziu, în anul 1925, când conspiratorii sovietici comunişti au format câteva focare de rebeliune în estul şi sudul Basarabiei, cu planul de a proclama revoluţia în acele regiuni, unele centre rebele ca Tatarbunar şi Nicolaevca s'au dedat la crime împotriva funcţionarilor români. Cu acel prilej escadra de Dunăre, având sprijinul armatei de uscat, a deschis o acţiune de artilerie dela monitoare şi cu detaşamente de debarcare, a arestat în scurt timp pe agresorii comunişti cari voiau să ocupe portul Vâlcov pentru a face legătură cu bandele comuniste din Odesa.

Intervenirea escadrei de Dunăre a pus capăt întinsei acţiuni de propagandă comunistă în Basarabia.

Atât din războiul cel mare, cât şi din epoca de stăpânire românească, de după război, marina a tras preţioase învăţăminte pentru siguranţa Statului împotriva elementelor subversive, în porturile şi satele din sudul Basarabiei şi din acele din Delta Dunării. Astăzi, când toate inimile româneşti trebuie să se unească în jurul sfântului ideal al victoriei naţionale, elementele criminale cari nu înţeleg datoria lor patriotică, trebuesc supraveghiate şi împiedecate de a se pune în slujba călăilor bolşevici, în toate unghiurile ţării pe uscat şi pe apă.

In războiul trecut am trăit zilele negre ale colaborării ruse dela Sulina şi am cunoscut toată perfidia şi nesinceritatea pescarilor lipoveni din Deltă, cari înlesneau cu lotcile lor dezertarea oamenilor depe nave şi dădeau tot concursul bolsevicilor pentru a aduce informaţiuni asupra forţelor noastre, în porturile ruseşti apropiate.

In actualul conflict cu armata sovietică, pescarii lipoveni, cu toată credinţa lor în Dumnezeu, mă tem că vor fi de asemenea nesinceri şi deci trebuesc necontenit supraveghiaţi pe lacurile Deltei şi pe canale, şi în colibele ascunse de pe ostroavele acoperite cu stuf ale Deltei.

Noi, marinarii rămaşi în spatele frontului, cu sufletul trainic legat de faptele înălţătoare ale marinei, urmărim acţiunile navale prin comunicatele oficiale şi gândul nostru este alături de scumpii marinari depe monitoare, vedete, distrugătoare, submarine, bateriile şi detaşamentele de coastă. Ii vrem bravi şi gata să înscrie prin curajul, spiritul ofensiv şi dibăcia lor izbânzi răsunătoare, care să aducă pierderi bine simţite în navele şi echipajele flotei sovietice din Dunărea de jos şi Marea Neagră. — Pe când scufundarea cuirasatului „Pariskaia Comuna" sau unui mare crucişător sovietic?

(Universul).

Un vis împlinit. Scufundarea distrugătorului „Moscova"

Uitând că locuesc cabina unui simplu monitor,
Eu m'am văzut, ca'n vis, deodată pe-un falnic contra-
[torpilor,
Vasul meu lua pe oră cam vre-o patruzeci de mile,
Avea opt sau zece tunuri şi opt tuburi lans-torpile.
Impreună cu-alte nouă, cu deviza „cutezanţa",
Patrulam pe-o noapte neagră, între bază şi Constanţa.
Nu-i nimica mai fantastic, mai sublim şi mai feeric,
Decât să desprinzi din noapte, ca pe-o pânză
[de'ntuneric,
Un întreg şirag de monştri, lunecând pe 'ntinsul mării,
Destinaţi să poarte lauri, sau să fie daţi pierzării.

. . . . . .

Comandantul escadrilei ne dă ordin tuturor:
„De escadra inamică cât mai mult v'apropiaţi
„Şi cu riscul vieţii voastre, încercaţi s'o torpilaţi
„Ca deviză să vă fie: sau izbânda sau mormântul!
„Laş e cel ce are alta!" E de necrezut avântul
Care-a fost în acea luptă. Cu maşinile „pe drum"
O pornim l'atac cu toţii, înveliţi d'un nor de fum.
Comandantul meu e sigur; îşi cunoaşte echipajul.
E convins că nu-i lipseşte nici ştiinţa, nici curajul.
Şi de cât aceste două, poate fi mai bună armă?
Primul vas din flotă, însă, dă semnalul de alarmă.
Zeci de suluri de lumină prind s'alunece pe cer,
Canonada 'ngrozitoare: e obstacolul de fier,
Este ploaia de obuze, este tirul de baraj,
Ce transformă toată marea într'o pânză de miraj...
Cum am reuşit să-l trecem, ce-a mai fost, nu mai ţin
[minte;
Mi-amintesc numai atâta, că mergeam tot înainte.

Aşa visa acum câţiva ani un tânăr ofiţer de marină. Nu ştia că visul i se va împlini în parte şi că tocmai lui îi va reveni cinstea să-l trăiască, pe un contra-torpilor care, dacă nu avea 10 tunuri şi 8 tuburi de lansare, — dar purta cu 40 de mile un echipaj căruia nu-i lipseau „nici ştiinţa nici curajul".

Patrulând pe marea noastră, deodată zăreşte la orizont silueta unui distrugător inamic, urmată de alta. Ambele se îndreptau spre Constanţa, în plină viteză.

Comandantul de azi, — visătorul ofiţer de altădată, — nu a stat o clipă pe gânduri: dă alarma şi porneşte cu maşinile „pe drum" spre nepoftiţii atacatori. La distanţa cuvenită deschide focul: salva e lungă, jerbele de apă se înalţă dincolo de duşman.

O scurtă regulare şi... ţinta e încadrată. Al doilea contra-torpilor de patrulare aleargă şi el cu toată viteza, chemat de glasul tunului.

Inamicul răspunde la rându-i, dar... cam slab în „corectirovca": dacă nu-i lipseşte îndrăsneala, dar ştiinţa e pe planul al doilea. A conduce tirul cu „fire director" şi a trage ca la nuntă, nu-i tot una!

Incolţit, distrugătorul bolşevic schimbă drumul, — dar jerbele noastre se ţin scai după el. Vasele noastre îşi repartizează focul, fiecare cu ţinta lui, în bună camaraderie, — care nu e „tavarăşie".

Distanţa e prea mare pentru o torpilare sigură, deşi torpilorii stau gata în aşteptarea ordinului de „foc" şi privesc cu admiraţie la tunari, din ale căror guri de foc curg salvele mai repede ca la inspecţia amiralului.

Au trecut un minut, două, un ceas? Cine ar putea spune, afară de timonier, care notează în jurnalul de bord una din cele mai frumoase pagini: botezul focului pe mare.

La a cincea salvă o răbufnitură însoţită de foc şi

fum țâșnește ca dintr'un vulcan pe puntea distrugătorului bolșevic... Apoi o bubuitură, urmată de altele; bucăți din coșuri, catarge, sboară în aer și cel care cutezase să insulte țărmul nostru, rupt în două, începe să se scufunde.

Celălalt distrugător bolșevic, văzând soarta camaradului și încolțit de obuzele noastre, face cale întoarsă, nu fără a fi primit și el câteva cărți de vizită, dela contratorpilor și dela bateriile de coastă ale marinii.

Tirul nostru, — așa poruncește legea cavalerească a mării, — încetează, iar contra-torpilorul M 1 cu aceiași vizită se avântă spre locul dezastrului, ca să salveze pe cei cari scăpaseră de explozie. Invingătorii se apropie de mormântul albastru abia deschis, stopează, lansează bărcile de salvare și încep opera creștinească de a pescui pe cei cari se zbăteau prin valuri.

Cu acest prilej s'a aflat că nava scufundată era distrugătorul „MOSCOVA", care venise să bombardeze portul Constanța. Din echipajul de 259 oameni au fost salvați 63, printre cari și comandantul. Deși li se spusese că noi nu cruțăm prizonierii, salvații au putut constata că noi, nu numai că nu ucidem, dar chiar scăpăm dela moarte sigură pe cei îmbrățișați de nemiloasele ei ghiare.

„MOSCOVA", — ce nume simbolic! — scufundată, tovarășul ei pus pe goană, aceasta a fost cea dintâi împlinire a unui vis de tinerețe, cea dintâi victorie a marinei noastre pe mare, semnul altora ce vor trebui să vină.

Ne cunoaștem marinarii, căci i-am mai văzut la luptă alături cu cei de la uscat, sau din aer.

MOȘ DELAMARE
(Curentul)

Marina și Basarabia

A bătut ceasul realipirei Basarabiei.

Țărmul ei spre Marea Neagră, cu fața la Miază-Zi, scăldat de soare, va fi din nou al nostru, al Marinei noastre mutilată vreme de un an, cu lipsa lui.

In lungimea redusă a litoralului pe care ni-l rezervase nenorocirile anului trecut, Marina Română, de război și de comerț, se sugruma. Intre Sulina și Mangalia, câteva zeci de mile, un litoral ale cărui extremități le puteai aproape vedea cu ochii liberi dela larg, aceasta nu însemna pentru poporul nostru o eșire la mare!

Păzitori ai gurilor Dunării dela Traian și mai din'nainte, noi avem acolo o menire civilizatorie și un mandat dela popoarele apusene! In mâinele noastre puternice, Europa a lăsat paza acestor guri și numai o șovăire vremelnică și care nu se va mai repeta, ne-a smuls-o scurt timp.

Cetatea Albă, cetatea Domniei lui Ștefan, din nou a noastră! Punct tare, pe care ochiul meșter al Domnitorului l'a deslușit și i-a ridicat ziduri! Sprijin puternic al falnicei aripe românești, care se întinde acum spre Nord-Est, la vărsarea Nistrului.

*

Lungimea litoralului maritim este cheia puterei maritime. Putere care se manifestă prin tunurile navelor de război, dar mai cu seamă prin exploatarea drumurilor comerciale maritime și bogățiilor directe ale mării.

Navigația dealungul a sute de kilometri de coastă, e a noastră de acuma! Drumurile spre lumea largă care pornesc din gurile Dunărei, deasemenea! Pescuitul bobogat din Sudul Basarabiei și morunul dela gurile marelui fluviu, al nostru iarăș!

Ale noastre vor fi din nou plajele însorite și iubite dela Budachi și Bugaz.

Locuri dragi dealungul apelor verzi, locuri care douăzeci și trei de ani ați înflorit sub stăpânirea românească vă promitem pe viitor mai caldă îngrijire, mai egoistă prețuire.

Porturile și bazele noastre maritime au acum, prin spațiul românesc creiat la Nord, protecția necesară și cuvenită.

In răstimpul anului trist care a trecut, Constanța stătea ca o mărgică dislocată dintr'o diademă, atârnând izolat și bolnăvicios de trupul Țării mutilate.

Astăzi ea este puternic cimentată și sigură spre Nord, unde ca o aripă protectoare se întinde coasta românească a Basarabiei.

Căpitan de marină, G. MOCANU
(Curentul)

Lupta marinei române
O luptă de zi și noapte: o luptă victorioasă.

Armata germano-română are subt paza ei, deschiderea la Marea Neagră și labirintul întortochiat și complicat, cu insule și bancuri de nisip din Delta Dunării.

Aici e sprijinul aripei drepte a giganticului front care pornește dela Marea Albă.

Acest post de răspundere se bizuie în special pe flota noastră de mare și de fluviu.

Această flotă răspunde strălucit acestei importante misiuni.

In Deltă, pe gurile Dunării, patrulează iute și fără teamă, vedetele fluviale române.

E o forfotă ca de păsări migrătoare într'un început de primăvară.

Două vedete românești zăresc două vedete sovietice. Incepe un tir peste ape și tufișuri. Loviturile de tun răsună până departe, duse de ecouri neașteptate.

Tirul vedetelor noastre se strânge cu precizie. Binoclul urmărește loviturile, ca'ntr'o hartă dusă în fața ochilor.

Tirul se întețește la o comandă scurtă, parcă smulsă de vânt.

O explozie sună strident și rupt.

In locul uneia din vedetele sovietice isbucnește un incendiu, un incendiu plutitor.

Cealaltă vedetă părăsește rugul tovarășei de luptă și grăbește lunecarea ei molcomă printre tufișuri.

Tunul o urmărește din urmă.

In curând și binoclul o pierde.

Apele se liniștesc, curățate de lighioane. Pe locul vedetei incendiate, o grămadă de fum gros, rămâne singură plutitoare, deasupra apei, ca un duh blestemat.

*

Undeva s'a strecurat un monitor sovietic. Artileria de uscat și marina încep un foc puternic. Răsună, rostogolite țarcuri și lunci până departe, ca subt o furtună cu fulgere și trăznete.

Monitorul, surprins, încearcă o apărare, apoi, disperat, o scăpare.

O lovitură nimerește în plin; mersul lui încetinește și ca și cum apa n'ar mai fi orizontală, se apleacă pe-o parte. Artileria nu-l slăbește. Loviturile cad ca ploaia, aruncând în văzduh țăndări de schije.

O bubuitură puternică domină tot: o explozie pe monitor.

Indepărtarea lui se face anevoie, subt fum.

*

Cu atât însă misiunea nu-i împlinită.

Marina românească nu are odihnă. Patrulările continuă pe căi de apă dinainte hotărîte, încrucișând canale

și ochiuri și navele de luptă de suprafață, asigură coastele și posturile noastre printr'o activitate continuă de zi și noapte, oricând, oriunde, la fiecare milă, la fiecare sfert de milă, o surpriză este cu putință. Apele și cerul sunt cercetate cu atenție neostenită.

Este acolo pe ape, o veghe de fiecare minut, neștiută, anonimă, eroică.

Navele auxiliare, dragoare, puitoare de mine, navele de dragat contribue în acelaș ritm la această acțiune pe vast câmp de ape, operațiune migăloasă, istovitoare, fără o strălucire speculativă ci discretă și modestă.

E o muncă neobosită care nu îngădue răgaz.

Dar la baza victoriilor stă întotdeauna această contribuție anonimă și multiplă.

Dacă ar sta cineva, să însemne pe o hartă, iețele nevăzute pe care le țes, neîncetat, vedetele și navele noastre fluviale!...

Dar navele de mare au și norocul sacru al gloriei. De-odată un nume de vas de luptă, necunoscut, țâșnește din anonimat și intră de-adreptul în istoria războiului.

Vasele noastre de luptă din Marea Neagră și-au încercat acest noroc în ziua de 26 Iunie.

Comunicatul oficial Nr. 3 al Cartierului General a adus fapte la cunoștința tuturor, într'o singură frază, scurtă și lapidară:

„In ziua de 26 Iunie două distrugătoare sovietice au apărut în fața Constanței. Distrugătorul „Moscova" a fost scufundat, iar celălalt serios avariat".

Acesta-i rezultatul concret.

In ziua de 26 Iunie, dimineața, nava M. S. Distrugătorul Regina Maria având în dreapta o canonieră iar în stânga nava M .S. Distrugătorul Mărăști, se găseau în misiune în dreptul lui Carmen Sylva.

La ora 2,30 „Regina Maria" ridică ancora și rămâne la pândă.

La ora 4, postul de observație al navei M. S. „Regina Maria" semnează la orizont catargele a două vase inamice venind din Nord-Est.

Nevăzută încă de inamic, nava M. S. „Regina Maria" se îndreaptă spre direcția unde se semnalase inamicul, urmat de nava M. S. „Mărăști".

Cele două vase sovietice deschid focul asupra țărmului, trăgând asupra Constanței și împrejurimilor.

Distrugătorul „Regina Maria" deschide focul asupra Distrugătorului „Moscova", iar „Mărăști" asupra Distrugătorului „Charkov".

Bateriile de coastă germane cu tragere lungă deschid și ele un foc viu.

Șase avioane încearcă să atace Distrugătorul nostru, dar sunt puse pe fugă de artileria antiaeriană.

Prinse între focuri, distrugătoarele sovietice încearcă o manevră, pentru a scăpa de lovituri.

Această manevră forțată îl duce însă în barajul de mine. O explozie formidabilă îl rupe în două și se scufundă.

„Charkov" înclinat pe-o parte, cu ultimele forțe, se îndreaptă spre larg și fuge.

Prima luptă între forțele germano-române de apărare a coastei și inamic s'a încheiat cu o categorică victorie.

Tirul celor două distrugătoare românești și tirul artileriei germane de coastă, au înghesuit cele două vase inamice de luptă să intre în barajul ucigător de mine.

Comandanții celor două torpiloare românești au dus și pe mare, vitejia românească, contribuind decisiv la cea dintâi mare victorie a marinei noastre.

Vigilențele lor neobosite străjuesc mai departe, orizontul Mării Negre.

După ce lupta s'a terminat, vedetele au cules din valurile agitate, peste 60 de supraviețuitori.

Omenesc omagiu adus de victorioși.

Spre surprinderea consternată a celor pescuiți, nici unul... n'a fost împușcat, așa cum li se spusese de comandanții comuniști, ci... toți au fost puși la masă și tratați camaraderește.

Războiul are regulile lui de cavalerism pe care ostașul român le cunoaște foarte bine.

Astfel, numai în câteva zile de război, marina românească a adus contribuția ei strălucită la gloria armatelor noastre și la paza hotarelor țării.

Oastea noastră cea albastră stăpânește apele românești, neînfricată și victorioasă.

Cap. T. R. CRISTIAN TEODORESCU
reporter de război
P. P.

(Universul)

O luptă în Deltă

Mijește de ziuă. La Periprava stă de veghe un batalion de infanterie de marină, care trebue să apere o parte din brațul Chilia, de orice infiltrație inamică, pe apă, prin aer sau pe uscat.

Ce e Periprava? Un biet sat de pescari, înfundat într'o pădure secular de sălcii pe malul nostru ceva mai la deal de Vâlcov. La vreo 2 km. spre Vest de Periprava, se varsă în Dunăre brațul strâmt și tainic numit Solomonof, care trece prin teritoriul sovietic. Acolo, la Periprava, în acest colț uitat de lume, într'o perpetuă umezeală, în regatul de inundații, de sălcii, încălcat numai de miliardele de țânțari, care sunt stăpânii atotputernici ai acestor meleaguri vitrege, batalionul nostru de marină luptă cu umezeala, cu ploaia, cu inundațiile, cu bolșevicii; dar mai ales cu țânțarii, care sunt mult mai puternici decât frații lor bolșevici, căci de aceștia ostașul nostru se poate apăra, îi poate învinge, fugări sau distruge, dar pe țânțari imposibil.

Pe malul Dunării sunt împărțite posturile de observație și de pază ale batalionului. Intr'o tranșee, aproape de malul Dunării este instalat un telefon care face legătura cu postul de comandă, camuflat undeva în jungla de sălcii a Peripravei.

Alarmă!

La telefon, cu casca la urechi, stă neclintit și atent caporalul. Camaradul X, schimbul său, moțăe chircit pe fundul tranșeei. Deodată, un agent de legătură vine în fuga mare spre postul telefonic. Agentul, răsuflând greu, întinde gâtul spre interiorul tranșeiei și comunică vestea senzațională:

— Don' caporal, vin două vedete, dinspre Solomonof.

— Ce fel de vedete camarade?

— Vedete bolșevice don' caporal.

— Ești sigur băiete?

— Sigur dom' caporal. Ce, nu le cunosc eu! Le-a văzut și dom' sergent, șeful postului, și m'a trimes în pas alergător să vă raportez, să dați imediat telefon la postul de comandă. Uite-le, uite-le, dom' caporal, au trecut cotul la Solomonof și fac rondul spre malul nostru.

Caporalul telefonist scoate capul deasupra tranșeiei, ia binoclul din mâna agentului și se uită câteva clipe atent spre stânga, dealungul Dunării.

— Thii! și urmează un compliment românesc. Sunt bolșevici!

Ia telefonul și sună foarte agitat:

— Alo! Alo! Postul de comandă! Alo! Aici postul de observaţie Nr. 1. Două vedete sovietice vin la vale de pe canalul Solomonof... Da, da, se îndreaptă spre malul românesc... Da, da, am înţeles, să trăiţi!

Un tun mic doboară două vase mari

Tunul antiaerian al sectorului este bine camuflat aproape de malul Dunării. Este un tun de cel mai mic calibru.

Ofiţerul lui aspirantul Y, a primit şi el telefon dela postul de comandă. Comenzile sale urmează scurte şi energice:

— Tunarii la posturi. Cu obuze, asupra vedetei din cap, înălţător 1200, deriva 10 dreapta. Foc de voie repede, începeţi!

Manevra tunului este executată cu o viteză şi precizie remarcabilă. Antiaerianul de oţel, al cărui rol este să cureţe aerul de corbii aviaţiei ai sovietelor, devine tun de coastă şi îşi îndreaptă imediat gura către cele două vedete care vin la vale, vin mereu spre malul românesc cu maxima de viteză.

Deodată, tunul antiaerian începe să-şi arunce loviturile una după alta ca nişte mingi ucigaşe: bum!... bum!... bum!...

Parcă a devenit mitralieră. Observatorul comunică prin telefon.

— Lungă, lungă, scurtă, bunăă!

In jurul vedetei sovietice din cap loviturile cad ca ploaia, asvârlind în sus pâlnii şi jerbe de apă ca nişte fântâni arteziene de câţiva metri înălţime. Deodată vedeta din cap virează brusc spre malul nostru. Catargul îi sboară în ţăndări ca un chibrit. Suprastructura e ciuruită. Mai dă o bandă şi se înclină tot mai mult într'un bord. Deodată o explozie puternică o sgudue dela provă la pupă. Un fum gros negricios rămâne suveran pe locul unde vedeta rusească a cercat zadarnic să încalce teritoriul românesc. Ruşii au sărit în apă ca broaştele. Mai toţi înnoată cu desnădejde spre malul rusesc. Două-trei perechi de mâini, se mai văd deasupra luciului Dunării, bătând aerul de câteva ori, apoi dispărând în apele ei tulburi.

Mitralierele noastre pârîe furioase. Băşici şi dâre de apă sfâşie Dunărea ca nişte bice în direcţia celei de a doua vedetă, care, zăpăcită, nu ştie încotro s'o ia. Se pare că a stopat. Se apleacă mereu în tribord, sau cum spun marinarii se „canarisește". Obuzele tunului aviatic prind în plasa lor de foc nenorocita vedetă. Deodată ea se înclină brusc şi mai mult. Echipajul ei se asvârle în apă şi înnoată cuprins de fiorii morţii, după tovarăşii lor, spre malul sovietic. Vedeta, rănită de moarte, mai alunecă câteva zeci de secunde spre malul nostru, apoi se afundă adânc cu prova în mal.

Cum a fost prinsă „nevasta lui Stalin"!

Marinarii noştri îşi aruncă bonetele pe sus în aer de bucurie şi strigă tot ce le trăsneşte prin cap.

— Ura!... A noastră eşti!... Submarin te fac!... Treci la mal, să-ţi legăm barbeta de nară!...

Trebue să remarcăm că tunul nostru antiaerian era de cel mai mic calibru, pe când cele două vedete rapide ruse, erau blindate cu plăci de oţel cimentat de 76 mm.; avea mici mitraliere la bord şi mergea cu o viteză de peste 50 km. pe oră.

O pierdere ireparabilă pentru marina sovietică.

Scufundarea uneia din aceste vedete şi capitularea celeilalte sunt fapte pe care marinarii batalionului de infanterie de marină X le-au înscris cu mândrie, în istoria acestui răsboi.

Lt.-C-dor VERBICEANU M.

O nouă dublă victorie

După prima victorie a marinei noastre de război, marcată prin scufundarea crucişătorului uşor MOSCOVA şi avarierea crucişătorului uşor HARCOV, importante unităţi navale ale flotei comunicste în Marea Neagră, Marina Regală a M. S. Regelui Mihai I, a înregistrat a doua dublă victorie, prin distrugerea a două submarine bolşevice ce au avut îndrăzneala să tulbure apele teritoriale ale litoralului dobrogean.

In timp ce un grup de Canoniere şi Torpiloare erau în misiune, către ora prânzului, postul de observaţie al Torpilorului „NĂLUCA", comandat de căpitanul de marină P. H., ce făcea protecţia Grupului de torpiloare şi canoniere aflate în misiune, zăreşte periscoapele unui submarin inamic, în imediata sa apropiere.

O comandă scurtă, în care energia comandantului şi dorinţa de a înfrunta nava inamică cu tot avântul, face ca întreg echipajul să scânteeze de importanţa momentului.

„NĂLUCA", într'o clipă este îndreptată cu prova spre submarinul roşu pentru al „pintena", lansând deasupra lui grenade submarine.

Simultaneitatea atacului întreprins de Năluca, a făcut să se vadă imediat pe locul unde se zărise dâra de apă înteţită de mersul submarinului, o pată de mare de ulei şi o mulţime de bule de aer.

Exploziile formidabile ale grenadelor, răscolind adâncurile mării, au lovit în plin submarinul sovietic, înmormântând, pentru vecie, pe acei care voiau să atace bătrânele ţărmuri stăpânite cândva de Mircea cel Mare, primul Voevod Român întemeetor de flotă.

Al doilea submarin scufundat

Bănuindu-se că s'ar mai afla în apele noastre şi alte forţe bolşevice, au sosit pentru supravegherea şi continuarea misiunei: VIJELIA, VISCOLUL şi VIFORUL.

La puţin timp după începerea misiunei de supraveghere, comandanţii celor trei vedete torpiloare, locotenenţii de marină; Ig., Za., şi Bo, zăresc periscopul celui de al doilea submarin, ce se îndreaptă, cu viteză, spre larg spre a nu fi surprins şi scufundat.

Sesizând situaţia, comandanţii celor trei vase rapide româneşti, s'au avântat, cu maximum de viteză, peste dâra de apă ce se încreţea deasupra submarinului inamic, asvârlind o serie de grenade submarine.

Acţiunea întreprinsă de Vedetele noastre, a făcut ca exploziile provocate, prin lansarea bombelor, să acopere toată zona înconjurătoare a locului unde se afla inamicul, răscolind din nou fundul şi ridicând la suprafaţă trombe de apă.

O liniște mormântală pusese stăpânire pe colosul-monstru de fier şi oţel sovietic.

La suprafaţa mării o pată compactă de ulei şi numeroase bule de aer, semn caracteristic al submarinelor scufundate, arătau, celor ce îi pândeau apariţia, că inamicul a fost atins de moarte.

Reîntoarse la bazele lor, forţele noastre navale au raportat imediat cum s'au petrecut faptele.

Marina Regală Românească, înregistrând încă o victorie, învederează moralul ridicat al bravilor noştri marinari şi activitatea fructuoasă a unităţilor sale de război.

Spontaneitatea, temeritatea şi gradul de pregătire al personalului, precum şi calităţile technice ale vaselor

noastre, au pus în imposibilitate pe inamic, de a putea pătrunde în zona maritimă românească.

Inițiativa atacurilor inamice s'a sfărâmat de zidul de oțel al bravilor marinari călițiîn dragostea de Neam, Țară și Rege.

Cap. T. R. CR. TEODORESCU
reporter de război P.P.
(Viața)

România la gurile Dunării

Situația geografică îi predestinează României un rol important atât în viața politică, dar mai ales în cea economică a Europei de mâine. Așezată la gurile Dunării, ea este chemată să asigure legătura comunității noastre continentale cu țările din răsărit. Prin România se vor face schimburile comerciale între Statele europene și cele orientale. Europa se va alimenta cu materii prime din celelalte continente, mai ales din bogatele rezerve ale Asiei, în schimb va exporta produse prelucrate și fabricate. O mare parte a acestor exporturi se va face prin gurile Dunării și pe drumurile maritime ale Mării Negre. România va fi centrul acestor comunicații și va avea de îndeplinit misiuni de intermediară, câteodată chiar de negociantă, între diversele interese cari se vor întâlni la acest punct de racordare a căilor intercontinentale.

In vederea unei circulații mai active și mai abundente la gurile Dunării, regimul acesta trebuie reglementat pe noui baze internaționale, pe lângă respectarea tuturor drepturilor României ca Stat riveran. Trebuiesc tăiate canaluri de ieșire la mare, apoi amenajate și lărgite porturile, construite mari docuri și antrepozite, înființate șantiere navale și organizată o bursă intercontinentală pentru facilitarea schimburilor comerciale. Prin intensificarea vieții economice la gurile Dunării, orașe noui se vor ridica și cele vechi se vor desvolta, țara și poporul nostru câștigând de pe urma acestei înfloriri din toate punctele de vedere. România va fi centrul de animație și de propășire al traficului intercontinental. Negustorii din orient vor gravita spre porturile românești, iar exportatorii europeni vor veni aci să încheie afaceri. Toți vor aduce și vor lăsa bani în aceste porturi dunărene și dealungul căilor de ieșire spre Marea Neagră, unde populația noastră a trăit multă vreme în sărăcie și în condițiuni deplorabile, dar unde în viitor se va creia prin activarea traficului comercial o sumedenie de noui posibilități de muncă și de existență mai bună.

Să nădăjduim că noua ordine europeană va ridica nivelul de vieață al acestei populații dunărene, oferindu-i mijloace de desvoltare cum nu putea avea în trecut.

In ceeace privește reglementarea internațională a Dunării, ea va trebui să fie legiferată în cadrul unei convențiuni europene, cu participarea Statelor direct interesate și cu prezența efectivă, permanentă și preponderantă a României. Principiul libertății de navigație prin aceste căi de comunicație maritimă, cari leagă Dunărea de Marea Neagră, trebuie să fie supus îngrădirii dictate de interesele economice ale României și ale comunității europene de mâine. Intre convenția aceasta și accea care va stabili normele de trăire și de progres ale Europei va trebui să existe o perfectă concordanță. Prin gurile Dunării va respira vieața Europei spre continentele din răsărit și aici va fi poarta de intrare și de ieșire a popoarelor cari își vor da mâna prietenește pentru pecetluirea sentimentului de colaborare în pace și ordine. Multe națiuni vor fi interesate ca organizarea traficului prin gurile Dunării să fie perfectă și să dea cele mai rapide posibilități pentru desăvârșirea schimburilor. Normele cari vor sta la temelia acestei organizări vor putea deci prevede contribuții proporționale în raport cu serviciul îndeplinit. Din aceste încasări, administrate de un organism instituit prin noua convențiune internațională, se vor putea acoperi diversele cheltueli de investiții și întreținere a căilor de navigație și a porturilor din gurile Dunării.

Intre Statele cari vor beneficia de nouile rosturi și de viitorul regim al gurilor Dunării va fi în primul rând România, fiindcă prin ordinea de mâine ce se va stabili în Europa și prin înaltele misiuni cari îi sunt rezervate, țara noastră se va desvolta pe teren economic în măsură atât de mare, încât mijloacele și posibilitățile de expansiune și de schimburi internaționale pe cari i le va oferi căile de comunicație fluvială și maritimă vor fi de o importanță capitală pentru ea. Comerțul și desfacerea produselor noastre n'ar ajunge la un potențial de trafic atât de covârșitor fără Dunăre sau fără Marea Neagră. Ori, tocmai delta Dunării va face, prin canalurile sale ce urmează să fie înmulțite, lărgite și amenajate, o legătură indispensabilă între drumurile maritime și cele europene. Bunurile noastre naționale, cari vor fi exploatate cu o rentabilitate maximă în regimul de mâine, vor găsi posibilități de valorificare mult mai ușoară și mai grabnică prin întrebuințarea mijloacelor de navigație. Mai cu seamă exportul petrolului nostru și a grânelor va dobândi enorm de mult și va lua proporții formidabile, ceeace va fi atât în interesul românesc, cât și în favoarea prosperității europene.

(Curentul) AUREL COSMA

Importanța intercontinentală a drumuiul Dunăre-Salonic

Acum, când o nouă ordine trebue să se stabilească în Europa, pentru satisfacerea necesităților vitale ale celor 550 de milioane de locuitori ai ei și al căror număr sporește anual în mod îngrijitor, ar fi o mare greșeală, cu repercusiuni turburătoare de pace în viitor, dacă la trasarea noilor hotare nu se vor avea în vedere în primul rând: unitatea economică a statului nou format și funcția lui internațională.

Și aceasta cu atât mai mult cu cât ar fi vorba de teritorii cu funcții intercontinentale pe cari locuesc amestecate popoare diferite și slabe în drumul altora mult mai numeroase și mai importante ca aporturi economice în viața continentului nostru.

Astfel ar fi cazul fracțiunilor de națiî din Peninsula Balcanică cari ar pretinde să taie cu hotarele țările lor, drumul intercontinental care ar porni dela Dunăre la Salonic, mergând spre Sud la continentele noastre vecine: Asia și Africa.

La capătul de Nord al acestui drum la Dunăre ar rămâne cu nevoile lor de tranzit: deoparte Germania, cu toate protectoratele ei de pe Dunărea de sus, Ungaria și toate țările dela nord de ele, de alta România, toate țările dela nord-est de ea.

Se poate spune că Salonicul, totuși, s'a ridicat așa de repede în ultimii 10—15 ani, încât oamenii politici români, — ocupați cu gospodăria internă — nu au avut timpul să cunoască importanța unui nou factor economic pentru țara noastră.

Să vedem deci pe scurt cauzele acestei repezi ridicări:

1. Decăderea Constantinopolului ca importanță în Statul turcesc și ca port pentru comerțul rusesc în declin după război.

2. Micșorarea importanței ca port a Triestului după dispariția statului austro-ungar, care îl folosea.

3. Interpunerea unei singure țări — Jugoslavia — ea însă-și țară mare între Dunăre și Grecia.

4. Stabilirea unui mare număr de capitaliști greci reîntorși din America, precum și învestirea în clădiri și întreprinderi a capitalului acumulat de negustori pe vremea ocupației aliaților din trecutul război mondial.

5. Ca efect al stampilării banilor de hârtie care le-a redus valoarea nominală cu 50%, s'a căutat un plasament al numerarului în întreprinderi de tot felul dar mai ales în imobile.

6. Eftenirea mâinii de lucru din cauza numărului mare de refugiați din Asia Mică, a provocat din partea

Statului şi a Comunei întrebuinţarea acestora — spre a le da de lucru — la lucrări de mare importanţă pentru port şi oraş, a cărui faimă peste hotare i-a adus noi progrese.

7. Ţările dela nord au început să înmulţească relaţiile comerciale cu acest oraş de 350.000 locuitori.

Pentru viitor, date fiind posibilităţile de trai relativ bun în acest oraş, numărul locuitorilor lui s'ar putea ridica la câte-va milioane.

Ca port, aşezat într'un golf apărat de vânturi prin munţi înalţi ar putea cuprinde cu relativ puţine cheltueli, bazinuri şi cheiuri de acostare comparabile cu ale celor mai mari porturi din lume.

In anul trecut s'a insistat în toată presa balcanică, cu multe ilustraţii şi revenire asupra: „importanţei unui canal care ar lega Salonicul cu Dunărea prin Valea Vardarului în continuare spre nord fie pe Morava fie pe Timoc".

In Jugoslavia mai ales s'a considerat de foarte mare importanţă acest lucru, pe care toţi îl doreau să se înfăptuiască cât mai grabnic cu ajutorul germanilor.

Deasemenea s'a studiat încă de multă vreme, fiind azi din nou la ordinea zilei, posibilitatea înfăptuirei unui canal la est de Salonic, pe deasupra peninsulei Calcidice, care să apropie mult acest oraş de Istanbul.

La toate acestea trebue să mai adăogăm în favoarea Salonicului, că negustorul din ori ce parte a celor 3 continente ar veni găseşte destui alţi negustori cu cari să se înţeleagă în limba lui proprie în acest oraş.

Aşezat mai aproape ca Marsilia şi Triestul de porţile orientului, el întrece posibilităţile de desvoltare ale Istanbulului, fiind mai aproape de masa mare a populaţiei din Europa Centrală chiar fără a ţine seama de avantagiile enorme pe care le-ar da un canal Dunăre-Salonic acestui port, asupra ori cărui altul din sudul Europei.

Dacă ne gândim, pe de altă parte, că Văile Nilului şi ale Tigrului şi Eufratului vor cădea în relaţiile economice ale Axei cari în mod necesar îşi vor trage de acolo o mare parte din hrană şi materii prime, trimiţând şi numeroase produse industriale în schimb; observăm cât de mare importanţă, trebue să i-se dea în mod necesar acestui mare oraş şi port.

(Curentul) GEORGE VASILIAD

Dunărea în viitoarea ordine europeană

România va avea de îndeplinit roluri mari şi însemnate în domeniul circulaţiei fluviale şi maritime, fiind că este aşezată la Marea Neagră şi la gurile Dunării, iar ca stat riveran stăpâneşte porţiunea cea mai navigabilă şi cea mai întinsă a acestui fluviu. Dunărea şi Marea Neagră nu mai pot fi considerate ca hotare naturale pentru despărţirea popoarelor, ci dimpotrivă ele vor fi folosite ca mijloace orânduite pentru apropierea şi unirea între neamurile răsfirate de soartă pe diversele întinderi pământeşti. Ca legătura între vieaţa acestor popoare să fie mai complectă, iar schimburile lor economice să fie mai intensive, este absolut necesar ca să se asigure libertatea de navigaţie pe aceste căi aquatice. Principiul securităţii va trebui să fie reglementat prin stipulaţiunile unei convenţiuni internaţionale, dându-i în acelaşi timp şi o formă de garanţie practică prin desvoltarea marinei comerciale şi militare.

In consecinţă, România va trebui să-şi mărească numărul şi capacitatea de tonaj a vaselor sale comerciale, construind în acelaşi timp o puternică flotă maritimă şi fluvială pentru securitatea libertăţii sale de navigaţie. O serie întreagă de vapoare moderne româneşti, bine utilate şi înzestrate cu tot confortul necesar, atât pentru transportul de persoane, cât şi pentru traficul comercial, vor servi în cea mai largă măsură nu numai interesele României, ci vor sta la dispoziţia imperioaselor nevoi ale schimburilor internaţionale dintre Europa şi celelalte continente.

România este predestinată prin situaţia ei geografică şi prin importanţa ce o va avea în noua ordine europeană, să devină un Stat cu puternice şi numeroase mijloace de navigaţie fluvială şi îndeosebi maritimă. Serviciul nostru maritim va fi chemat să asigure drumurile de legătură spre ţările Levantului şi spre părţile mai îndepărtate ale orientului. Serviciul maritim al României va avea de îndeplinit traficul importurilor de materii prime şi al exporturilor de produse din Europa. Ca să fie însă la înălţimea chemării sale, acest serviciu va trebui să fie reorganizat, desvoltat şi mereu dotat cu noui mijloace de transport maritim.

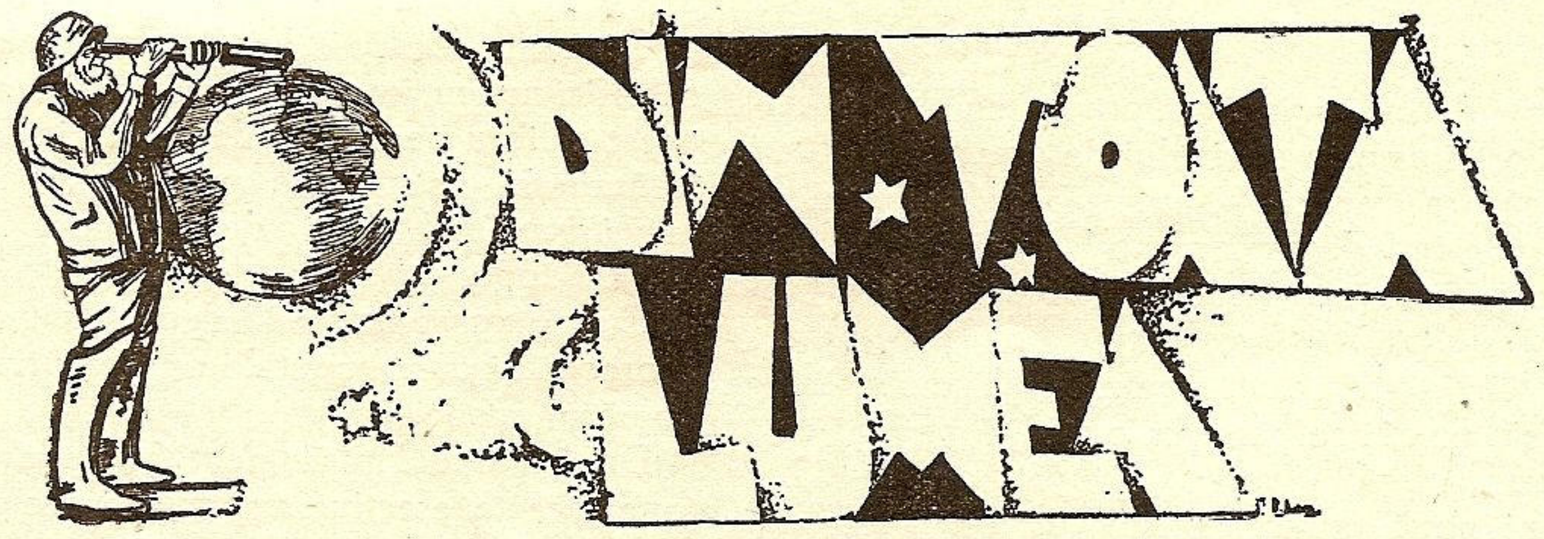
Dunărea va fi una dintre cele mai importante artere de circulaţie economică, iar rolul şi însemnătatea ei vor creşte din ce în ce tot mai mult. Pentru România, ea va fi principala cale de comunicaţie a comerţului extern. Pe undele ei vom transporta cele mai importante produse româneşti, cum ar fi: grâul şi orzul, ovăzul şi porumbul, carnea şi pieile sau blănurile, lemnele şi pietrele, apoi tancurile de petrol şi de benzină, lâna şi încă multe alte lucruri. Dar nu trebuie să uităm, că pe lângă România vor mai fi şi alte ţări cari vor face exporturi pe acest drum fluvial. De aceea va fi atât în folosul general al Europei noui, ca pe cale de aranjament internaţional să se stabilească anumite directive şi norme precise pentru reglementarea traficului dunărean.

In ceeace priveşte interesele româneşti, ca să putem face faţă în viitor concurenţelor altor state, cari s'ar servi de navigaţia pe Dunăre pentru a ne depăşi prin cantitatea exportului lor în diversele centre de desfacere ale comerţului european, va trebui să ne pregătim ca să punem în funcţiune şi să intensificăm la cel mai înalt grad de productivitate toate întreprinderile noastre capabile să dea un randament superior, ca prin aceste produse ale noastre să putem combate orice concurenţă. Desigur, reactivarea sau amplificarea diferitelor noastre mine şi uzini, intreprinderi şi exploatări, vor reclama la început formidabile investiţiuni, mai ales de maşini şi de articole technice. In această direcţie însă nădăjduim, că în cadrul programului de muncă şi de desvoltare economică a Europei de mâine, marile ţări industriale, cum ar fi în primul rând Germania, Italia şi Franţa, cari sunt cele mai mari cumpărătoare ale noastre, ne vor da tot concursul necesar pentru înzestrarea technică a producţiei. Atunci vom putea avea certitudinea, fără teamă de concurenţă, că traficul nostru pe Dunăre îşi va găsi debuşeuri pretutindeni, deoarece atât prin calitatea, cât şi prin cantitatea lor, produsele româneşti vor dobândi o preferinţă binemeritată.

Iată cum va ajunge România să cucerească, prin desvoltarea economiei naţionale şi a schimburilor comerciale, favorizate prin traficul navigaţiei dunărene şi maritime, o poziţie de mare însemnătate în noua ordine de pace şi de evoluţie productivă din Sud-Estul european.

(Curentul) AUREL COSMA

In numărul viitor vom continua să relatăm faptele de vitejie ale marinarilor noştri, aşa cum sunt redate în presa cotidiană.



Problema vasului de linie al viitorului.

VOM VEDEA CUIRASATUL DE PESTE 60.000 TONE?

D. Jean Ricard, inginer civil de construcţii navale, publică, sub titlul de mai sus, câteva foarte importante consideraţiuni, din cari extragem cele ce urmează :

Amiralul Harold Stark, şef al Biuroului de operaţiuni la Statul Major general al Marinei americane, a făcut de curând să se ştie că serviciile sale technice studiau planurile unor cuirasate de 50.000 până la 52.000 tone.

Se ştia că japonezii, americanii, britanicii şi poate şi germanii, construiau cuirasate de 40.000 până la 45.000 tone.

Suntem foarte departe de unităţile de 35.000 tone pe cari diferite puteri le construiau în 1935.

Goana tonajului a reînceput într'un ritm vertiginos.

Concepţia vasului de linie modern.

Vasul de linie modern se deosebeşte de înaintaşul său plăsnuit către 1914, printr'o apreciabilă mărire a vitezei, care a trecut de la 23 la 30 noduri, şi printr'o considerabilă creştere a fracţiunii deplasării consacrate protecţiei.

Sporirea vitezei este paralelă aceleia constatate la toate unităţile navale : aceea a crucişetoarelor a trecut de la 28 la 35 noduri, aceea a distrugătoarelor dela 32 la 40 noduri.

Ea rezultă din progresele realizate în concepţia şi în construcţia aparatelor motoare şi evaporatoare, progrese cari au îngăduit să se realizeze puterea massivă de la 50 la 20 kg. pe cal, la marile unităţi, şi, de la 22 la 11 kg. pe cal, la unităţile uşoare.

Această mărire de viteză n'a adus cu ea o creştere sensibilă a fracţiunii deplasării vasului consacrată propulsiunii lui.

Cei 40.000 cv. ai lui *„Royal Sovereign"* cereau 2000 tone, adică 8% din deplasare, iar cei 140.000 cv., ai lui „King George V" din 1936, nu mai cer decât 2.800 tone, ceeace corespunde, în mod simţitor, aceluiaş procentaj.

Creşterea protecţiei a fost justificată prin nevoia de a pune părţile vii ale vasului la adăpost de obuzele trase de la foarte mare distanţă sau de bombele de avion. Ea se dovedeşte mult mai costisitoare de cât creşterea de viteză şi face un mare gol în devizul greutăţii. Nu s'a găsit încă mijlocul de a se face blindaje din aliaje uşoare.

Pe cuirasatul german de 28.000 tone *„Baden"*, vas considerat ca foarte bine protejat, pentru epoca lui, se consacra 31,6% din deplasament, pentru protecţie, adică 8850 tone, dintre cari 6.100 tone pentru protecţia verticală, 2.020 tone pentru protecţia punţilor şi 730 pentru protecţia submarină.

Un procent identic găsim pentru contimporanul său englezesc *„Royal Sovereign"*, ca şi pentru franţuzescul *„Bretagne"*, de 24.000 tone.

Pentru cele 35.000 tone moderne, fracţiunea din deplasament destinată protecţiei trebuie să atingă şi chiar să depăşească 40%, adică 14.000 tone (aceasta este cifra dată în anuare pentru *„King George V"*).

Oricât de ridicată ar părea, la prima vedere, această cifră, dintr'un anumit punct de vedere, ea nu asigură totuşi o protecţie atât de completă ca aceea pe care o are *„Baden"*.

Elementele de protecţiune contra obuzelor şi contra torpilelor

Datele pe cari le citează autorul articolului din care facem aceste extrase sunt riguros exacte numai pentru *„Baden"*, vas astăzi dispărut.

Pentru celelalte cuirasate moderne şi recente, datele trebuiesc considerate numai ca aproximative.

a) Protecţiunea verticală a obuzelor.

Schematic, această protecţiune este asigurată de o centură principală având o înălţime de 4 m. şi constituind peretele lateral al tranşei celulare, limitată prin două punţi blindate inferior şi superior. Pe *„Baden"*, grosimea ei maximă era de 345 mm. ; pe *„Nelson"*, ea este de 356 mm. ; pe *„Hood"*, ea a putut fi redusă la 305 mm., înclinând blindajul, fapt care, mărind incidenţa proiectilelor, permite să li se reducă efectul la o distanţă dată.

In 1920, aceste cifre erau socotite ca fiind necesare spre a asigura o bună protecţiune, la distanţe mijlocii, contra proiectilelor de 380 mm. Sunt toate motivele să socotim situaţia ca necesară şi în momentul actual, întrucât posibilitatea de a trage la 40.000 metri nu suprimă eventualitatea unei lupte la 15.000 m.

Această centură principală cuprinde aproape trei sferturi ale lungimii, şi e continuată la extremităţile mai puţin vulnerabile printr'un blindaj mai puţin gros, de 150 până la 180 mm.

b) Protecţiunea contra torpilelor.

Pe cuirasatul *„Baden"*, această centură principală avea deasupra, pe lungimea citadelei, o centură de 245 mm., având, la rândul ei, deasupra, cazematele de artilerie mijlocie, protejate prin blindaje de o grosime de 170 mm.

Pe cuirasatul *„Baden"*, protecţiunea contra torpilelor erà asigurată de un blindaj longitudinal în greutatea cocei, dar şi printr'un blindaj interior de 50 mm. grosime, întins pe cele trei sferturi ale lungimii şi pe o înălţime de aproape 6 m.

Armamentul.

După ce dă o serie de indicaţiuni asupra sistemului de protecţiune a punţilor şi asupra devizului de greutate, — indicaţiuni asupra cărora trecem —, autorul studiului pe care-l folosim aci, vorbind de armamentul crucişetoarelor, ajunge la concluziunile următoare, în domeniul respectiv :

Germanii reinstalează cele patru turele duble, de 380 ale lui *„Baden"*, însă, pe cât se pare, cu o vădită pagubă în ce priveşte viteza.

Italienii instalează nouă tunuri de 380, în trei turele triple, scăzând şi mai sensibil protecţiunea.

Francezii şi britanicii adoptă opt tunuri de 380, sau 10 tunuri de 356, însă cu condiţia de a admite puternica concentrare a turelei quadruple, care, în spiritul celui ce a conceput-o, în 1912, nu era făcută spre a se instala numai opt tunuri pe un vas, ci cel puţin douăsprezece sau, de preferinţă, şaisprezece.

Americanii, în fine, au pus nouă tunuri de 406, sacrificând de bună voie viteza. Ei au recuperat 800 tone asupra puterii motrice, câştig care trebuie să fie triplat în mod sensibil dacă avem în vedere reducerea ca lungime a vasului şi incidenţele sale asupra greutăţii cocei şi asupra protecţiunii. Aceasta însă îi va costa cel puţin trei noduri.

Japonezii au preferat să nu rezolve problema şi, denunţând tratatul de la Washington, s'au lansat direct în construirea de unităţi mai mari de 40.000 tone.

Ce consideraţiuni îngăduie să se realizeze tonaje superioare celor 35.000 tone.

Este uşor de văzut, în mod cu desăvârşire sumar, ce consideraţiuni precise şi certe ar îngădui să se realizeze deplasamentele de 40.000, de 45.000 şi de 50.000 tone.

Vom admite, în acest scop, că :

a) greutatea cocei şi a accesoriilor ei este egală cu de 0,3 ori deplasamentul ;

b) viteza rămâne constantă şi egală cu 30 noduri şi că puterea, deci greutatea aparatului motor şi evaporator sunt proporţionale puterii de 2/3 a deplasamentului ;

c) că protecţiunea verticală rămâne proporţională cu raportul dimensiunilor lineare, adică cu puterea de 1/3 a deplasamentului (la grosime constantă ;

d) că protecţiunea punţilor rămâne proporţională cu patratul dimensiunilor lineare, adică cu puterea de 2/3 a deplasamentului (la grosime constantă).

Dacă se exprimă în cifre raporturile de mai sus, vedem că vasul modern, având armamentul şi protecţiunea verticală a lui *„Baden"*, se situează spre 40.000 iar nu spre 35.000 tone.

Spre 45.000 tone începem să avem un disponibil de armament care îngăduie să tindem spre tunul de 406 mm., care cântăreşte aproape cu 20% mai mult de cât cel de 380 mm.

In ce priveşte tunul de 457, care cântăreşte cu 75% mai mult de cât cel de 380, nu putem nici măcar să-l avem în vedere cu un deplasament de 50.000 tone, cu atât mai mult cu cât s'ar constata în acel moment că fracţiunea de deplasament de 0,4, consacrată protecţiunii, a devenit din nou insuficientă, grosimile de blindaj de ordinul 0 m. 350 considerate ca suficiente contra tunurilor de 380 sau 406 devenind foarte insuficiente contra tunului de 407, care ar cere grosimi de cel puţin 400 mm. pentru centură şi de 250 mm. până la 275 mm. pentru punţi.

Legea numărului...

Acestea spuse, trebuie să sperăm că nimeni nu va adopta calibrul monstruos al tunului de 457 mm., a cărui nevoie de altfel nu se prea vede.

Căci, nu există îndoială, dacă mâine un nou Fisher, sacrificând cu intenţiune protecţia, ar instala tunuri de acest calibru pe o cocă de cel puţin 50.000 tone, nu vom întârzia să asistăm la punerea pe şantier a unui vas *„echilibrat"* al cărui deplasament ar fi probabil de 60.000 tone.

Cu cât vasul creşte în deplasament, cu atât preţul său sporeşte, şi cum bugetele nu pot urma aceeaş progresie, numărul scade.

Dacă mâine deplasamentul standard va trece la 60.000 tone, aceste efective vor suferi inevitabil o nouă reducere.

Cu ce este egală reducerea efectivului.

O asemenea reducere a numărului dă naştere unei primejdii de ordin strategic care nu este de loc de desconsiderat.

Vasele, oricât ar fi ele de mari, au metehne sau boli cari le imobilizează uneori. Aceste metehne sau boli sunt şi numeroase şi felurite...

In cursul unui război de durată destul de lungă, pot astfel să fie imobilizate în mod simultan, şi probabilitatea imobilizării simultane a două sau trei unităţi ale unei flote de şase unităţi este desigur mai mare decât probabilitatea imobilizării a patru sau şase unităţi ale unei flote de douăsprezece unităţi.

Se poate răspunde că aceeaş situaţie este probabilă pentru amândoi adversarii, fiecare din ei putând să se găsească în acest caz. Acest lucru nu este adevărat, deoarece marina cea mai tare, care trebuie să stea la larg în mod continuu, lungi răstimpuri, este mai supusă avariilor decât marina cea mai slabă, care rămâne la bazele sale până în ziua pe care a ales-o spre a da bătălia cu toate forţele complete.

Din punct de vedere tactic, reducerea numărului determină deasemenea serioase inconveniente. Cu efectivele sale slabe, bătălia escadrelor moderne pierde această rigiditate aproape convenţională, care paraliza orice manevră şi împiedică adeseori ca bătălia să fie decisivă, însă care aproape sistematic lasă dominaţia mării celui care avea superioritatea numărului.

Cu efective slabe, manevra şi toate neprevăzutele pe cari ea le comportă redevin posibile, Cu manevra, şansele marinei mai slabe numericeşte sporesc.

Viitorul vasului de linie.

N'ar trebui ca, din cele mai sus expuse, să scoatem încheerea că vasul de linie şi-a trăit traiul.

Dintre toate vasele, el a fost şi rămâne cel mai eficace şi cel mai economic.

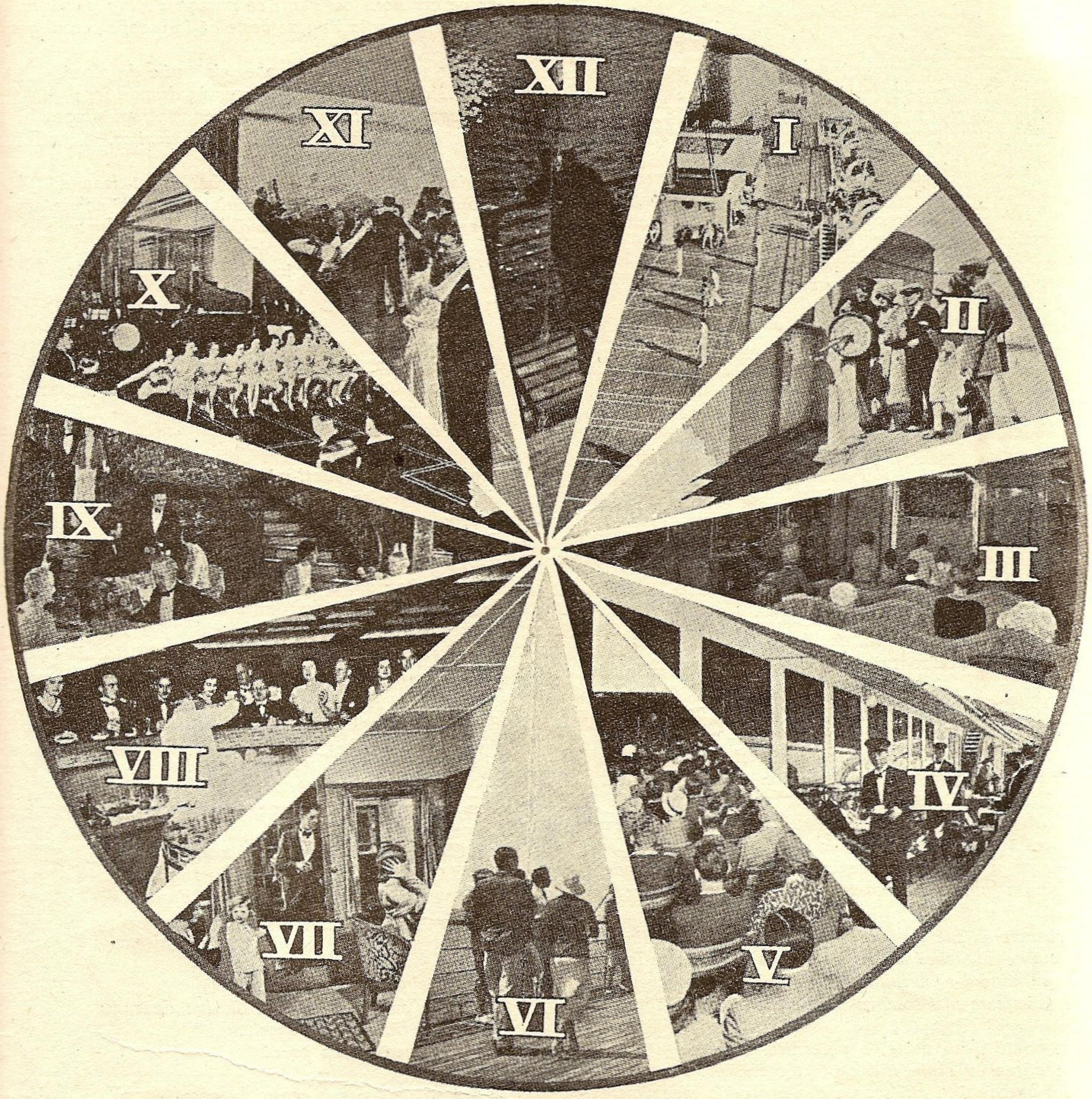
Este cel mai eficace, fiindcă vasul de linie a dat aproape totdeauna libertatea mării şi toate avantagiile decurgând din ea, beligerantului care dispune de el ; este cel mai economic, fiindcă el dă această libertate de cele mai multe ori fără luptă, deci fără vărsare de sânge.

Afară de aceasta, el nu trebuie să-şi piardă caracterul militar, mărindu-se în proporţii uriaşe şi devenind, din această cauză, atât de rar şi deci atât de scump, încât să nu mai avem curajul să-l lăsăm să înfrunte riscurile legate de orice război.

Marile naţiuni, a căror securitate se întemeiază pe puterea maritimă, n'au niciun interes să sporească în chip nemăsurat puterea vasului de linie. O asemenea politică este chiar aproape direct contrarie interesului lor şi cei cari ar pierde din vedere acest lucru ar risca să-şi nimicească, cu propriile lor mâini, temelia puterii lor navale.

Un atare adevăr a fost limpede înţeles de Marea-Britanie care în 1932, propusese reducerea deplasamentului limită la 25.000 tone.

VIAȚA PE UN MARE VAPOR DE PASAGERI



I) O partidă de deek-tennis înviorătoare înaintea mesei.

II) O vizită sub călăuzirea unui ofiţer care iniţiază în tainele mecanismelor.

III) Teatru de păpuşi pentru copii... la care asistă şi oameni mari.

IV) Privind marea, pasagerii iau ceaiul pe punte.

V) Mic şi mare la cinematograf, — când se dau şi noutăţile de pe tot globul.

VI) O plimbare pe punte, respirând dătătorul de sănătate aer.

VII) Pregătirea toaletelor pentru seara.

VIII) In trecere la bar, unde se servesc aperitive delicioase.

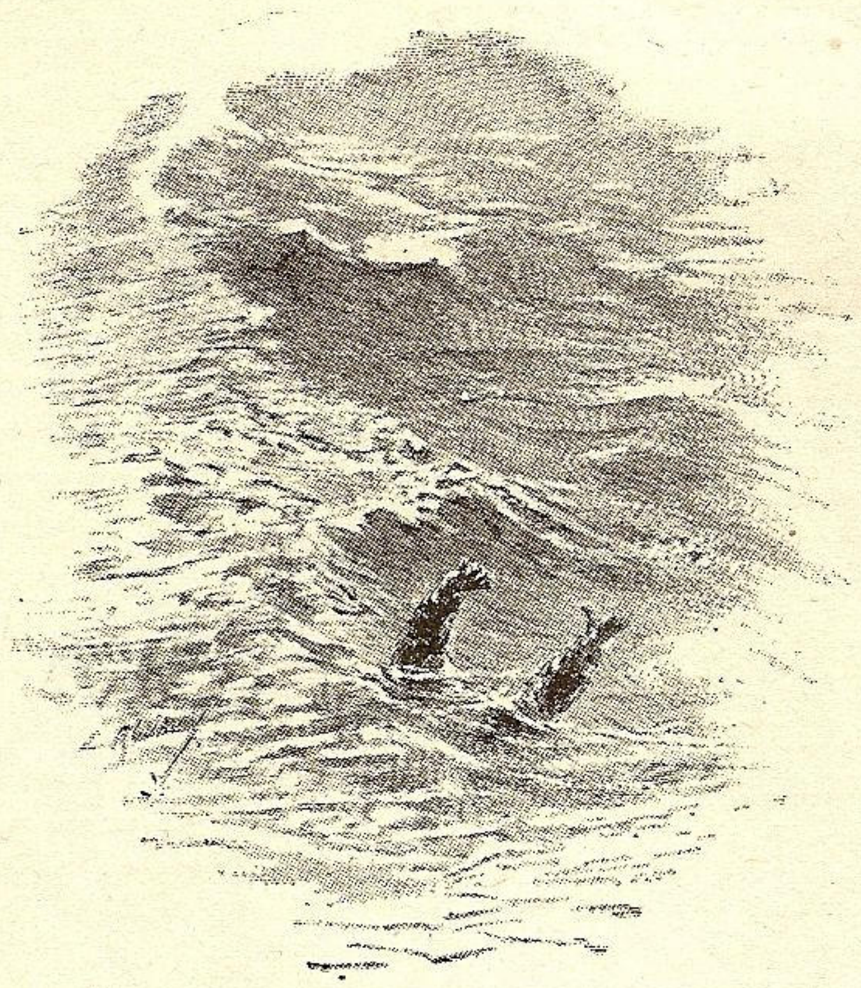
IX) Cina bogată, la mese elegante şi în tovărăşii plăcute.

X) Concert de gală cu artişti şi artiste de mâna întâia.

XI) Dansul, căruia nu-i resistă nici cei mai în vârstă.

XII) Inainte de culcare câte o clipă de reverie, în faţa imensităţii sclipitoare.

A doua zi... d'a capo, dacă marea e bună şi răul de mare nu te secfestrează în cabină.



Radu şi Ana

EL

Se întinsese mare pânza și bărcuța mea ușoară
De zefir împinsă ager, printre valuri 'luneca
Precum pasărea de apă, ea din ce în ce tot sboară,
Iar în urmă-i orizontul ca 'ntr'un cerc se învârtea.

Liniștită, ostenită, doarme Dunărea bătrână
Și-a ei maluri selciate, reflectau umbrele lor
La lumina argintie, răspândită atunci de lună,
Ce pe cerul plin cu stele, străbătea din nor în nor.

Nici o șoaptă, nici un freamăt s'auzeau atunci pe unde!
Tăcea totul în natură, chiar și frunza reposa!
Dar pe cer în depărtare, unde abia ochiul pătrunde,
Câte un fulger, câte un tunet, pacea nopții turbura.

Rezemat a lene în barcă-mi, îngânam o melodie...
Căutând să treacă timpul, ce-mi părea că stă pe loc;
Și gândind l-a mea iubită, mut, pierdut în reverie,
Nu simțeam nici sombrul tunet, nici al fulgerilor foc!

De-odată, fără veste, o puternică suflare
Ce părea că Universul peste tot cutreera!
Isbi barca-mi și mă scoase din profunda mea visare!
Apoi totul ca'nainte, în tăcere reintră.

Mă uitam în jur de mine, și ca cerbul ce'n pădure
Deșteptat fără de veste de al prafului miros
Presimțește un pericol și aleargă prin scorbure
Unde-i valea mai adâncă, unde-i locul mai stufos.

Tot așa și pentru mine, fu destul să iau aminte
C'acel vânt ce trecu iute, o furtună prevestea
De aceia cu putere mânam barca-mi înainte
Căci vedeam cu siguranță că treptat se apropia.

Și vâsleam, vâsleam puternic, dar eram departe încă
Când o dungă întunecată ce tot cerul cuprindea
Imi părea că mă gonește, îmi părea că mă alungă
Și vedeam că ea din cale mă putea îngreuia.

Se încreți toată apa, începuse chiar și vântul
Valuri mici și de tot dese fâlfoteau în jurul meu
Iar pe cer norii cei negri ce păreau c'ating pământul
Mugind groasnic, dau de veste că-i aproape ceasul greu!

Rari de tot și mari ca boabe, picăturile de ploae
Plesneau apa și'n cădere șuerau în drumul lor;
Iar departe peste maluri, se vedeau întregi șiroae
Ce ca negrele fantasme alergau îngrozitor.

Ploaia, vântul, începuse mai turbat ca tot-deauna!
Stropi de apă duși de valuri, udau barca-mi ne'ncetat;
Și zadarnic fiind toate, când acum sosea furtuna!

Pitulat în a mea barcă încetasem de vâslat!

EA

Fugiți departe, oh! triste gânduri
Căutați pe alta a întrista
In ecoul nopții dus de vânturi
Eu consolare voi căuta!

Fugiți departe! redați-mi pacea
Liniștea dulce ce mi-ați răpit
In ecoul nopții eu aud vocea
„Radu" că vine, Radu iubit!

Cânta fetița; dar dulce-i voce
Se pierde tainic într'un murmur
O presimțire vai! nu-i dă pace
Și negre gânduri o înconjur!

Și cum sta astfel mult gânditoare,
Lacrimi pe fața-i încet curgea
Suspine repezi, oftări amare,
Al său piept fraged mereu sălta.

De un ceas acolo, de un ceas mai bine
Stătea fetița și-aștepta.....
— „Oh! nu mai vine!... oh! nu mai vine...
— „Mă duc Mămico 'naintea sa!
— „Așteaptă Ano!.... Ce n'ai răbdare...
— „Are să vie!.....
— „Nu stau nici cum!

„Am presimțirea de o întâmplare
„Mă duc cu barca-mi,.... Mă duc deacum!
Sări! ușoară, tremurătoare....
Intinse pânza, barca porni.

De ar ști vai! omul, ceasul în care
E în pericol... Ce bine ar fi!

Așa ca dânsul, Vai! Vai! și dânsa
Plutea prin valuri.... Treptat, treptat...
Curentul, vântul, umflându-i pânza
Depărtă iute barca-i de uscat!

Iat-o în mijloc! iat-o între valuri!
Barca-i e 'mpinsă când jos, când sus,
Vântul începe, vai! și de maluri
Mult-mult departe, acum s'a dus.

Tunetul urlă 'ndepărtare,
Negura 'ncepe a se lăți!
Dar ea speranță încă mai are
Că pe al său Radu... v'a întâlni.

Și ca și dânsul nenorocită
Trăgând din vâsle ne 'ncetat
A ei privire ca rătăcită
Intregul spațiu a cercetat !

Dar vai ! nimica nu se zărește
Nici un punct negru nu s'a ivit...
In juru-i... valul mereu mugește
Și acum furtuna s'a întărit.

Torente de apă din cer gonite
Sboară prin spațiu și se întrec
Albii de nouri acum golite
Vars'alor ape !... câmpii înec !

De o dată, o ceață umedă, rece,
In întuneric tot acoperi !...
Cine a silit-o vai ca să plece
Ea nu mai vede nici cârmui.

Și obosită,... înspăimântată
Ploaea o udă necontenit !
Vântul prin valuri mereu o saltă
Vai ! tot curajul s'a nimicit !

Iată uraganul ! iată furtuna,
Vârtejul ajunge bărcuța sa !
De groază plină acum sărmana
Smulgându-și părul, țipa, plângea !
„Radu ! oh ! Radu ! unde ești, unde ? !
„Vino aleargă ! dă-mi ajutor !
„Valul mă 'nghite... Vino !... răspunde !....
„Barca-mi se 'neacă ! Vino căci mor !....

EL și EA

„Ano, Adio ! Ano ! ah ! unde
„Ești oare acuma ? Tu nu știi, vai !
„Că al tău Radu, piere în unde !
„Și că iubirea-i n'o s'o mai ai !

„Doamne îndură-te ! Ceresc părinte !
„Oh ! lasă-mi viația, ca să trăesc !
„Aibi milă Doamne ! te rog fierbinte !
„Oh ! lasă-mi viața, ca s'o iubesc !

Și 'n disperare și el ca dânsa
Smulgându-și părul, amar plângea.
Pierduse vâsla, pierduse pânza !
Barca-i de apă plină era ! !

Un val puternic barca-i frământă
Și urlând, izbește în ea cumplit !
Saltă !... Coboară !... Dar vai ! s'afundă !...
.....Radu ! .... de valuri 'i acoperit !

Svârlit deasupra, dânsul ascultă !
. . . . . .
Departe 'n spațiu, i s'a părut !
C'un glas îl cheamă ! și-o pânză ruptă
Plutind pe valuri... el a văzut !

„Radu !.....
Oh ! Ana !
.....Răsun de o dată !....
Apoi nimica... însă a zărit...
In val o mână, ce ajutor cată..... !
Și un păr ! pe Ana-i odor iubit !....

Printr'o sforțare supr'omenească
El o ajunse și-o'nvălui
Cu a sale brațe... „Tune ! trăsnească ! ! !
„Am regăsit-o !.... pot dar muri !

Brațe 'n brațe strânși ! ei pe unde !
Mai plutesc încă un mic minut !
O sărutare se mai aude....
Și !.... orice urmă a dispărut ! !...

Turbată acum furtuna muge !
Mama sărmană ! așteaptă, plânge !

Iar când din nori, luna măreață
După furtună, iar s'a ivit !
La vale alături pe unda creață,
Două bărcuțe se văd plutind !

Și din Danubiu spre mare duse
Micele bărci... mult timp pluti !
Să spună lumii cum se iubise
Radu și Ana !.... și cum muri.
1883

V. R.

DECORURI MARINE

Drumul Astrelor

En mer, on vit avec les astres
EMILE VERHAEREN

Porni corabia în cursă
De vis, de basm și nostalgie,
Și s'a 'nfrățit cu Marea Ursă
In siderala vecinicie.

. . . . . .

...Amiaza s'a fardat cu aștri...
Și-atunci cârmaciul soare este
Un Wiking blond, cu ochi albaștri,
Desprins din nordica poveste...

Oglinda palidei Selene
Ii este far, îndemn, busolă,
Când stelele clipesc din gene
Sub vasta cerului cupolă.

ALEXANDRU BILCIURESCU

CONFLICT DIPLOMATIC

M. O. VON KUBE

I

PETERSBURG. IACHT-CLUB IMPERIAL

Cina copioasă ajunsese la sfârşit. Pe faţa de masă albă se întindeau ultimele rămăşiţe de mâncări şi băuturi, iar printre acestea luceau ca nestimate, în păhăruţe de cristal, licheruri de diferite culori. Incet-încet, plutea, în aerul liniştit de vară, fumul albastru în care se contopea mirosul ţigărilor de foi cu aroma cafelei negre.

Convorbirile camaraderești, aci se linişteau, aci reîncepeau mai vii şi mai sgomotoase.

— Aşa e, domnilor, — reluă, după o pauză, unul din comeseni, adresându-se grupului tinerilor locotenenţi de marină — dacă nu mă împiedicau vârsta şi afacerile băncii, cari cer, permanent, prezenţa mea, aş fi cerut de mult să fiu primit, ca voluntar, pe bordul frumosului Dvs. vas „Şoimul".

Cel ce vorbise acum, tăcu; apoi aruncă o privire în zarea ce se înfăţişa ochilor, pe suprafaţa de oglindă a golfului, care se deschidea dela terasa Yacht-Clubului în faţă şi care lucea în jocuri de ape, în sidefiile tonuri ale unei seri de vară la Petersburg.

— Noi am fi extrem de încântaţi dacă am avea un atât de admirabil camarad ca Dvs. printre noi, Frederic Carlovici, spuse un locotenent cu înfăţişare voinicească.

— Noi vă asigurăm că nu vă vom uita; vă vom trimite cărţi poştale dela Madera, Brazilia, Ţara de Foc... întrerupse unul din ceilalţi locotenenţi.

— In Ţara de Foc cred că nu se găsesc cărţi poştale, remarcă, cu o notă de uşoară ironie în glas, doctorul.

— Dvs., domnule Esculap, spulberaţi totdeauna buna dispoziţie a oamenilor, cu scepticismul Dvs., nelipsit. Nu aveţi grije, Frederic Carlovici; vom găsi şi cărţi poştale şi vom înscrie pe toţi Papuaşii între clienţii băncii Dvs., — nu se astâmpără locotenentul, întinzând paharul să ciocnească cu comesenii.

Doctorul încearcă să explice că în Ţara de Foc nu sunt Papuaşi, dar vorbele lui se înnecară în strigătele şi uralele locotenenţilor.

Bancherul, om în vârstă, care se complăcea în societatea acestor tineri marinari, plini de viaţă şi fără nici-o grije, ciocni paharul cu cel care îi vorbise în conplac, surâzându-i cu ochii lui verzi şi inteligenţi; apoi îi răspunse:

— Vă mulţumesc din inimă, Alexandru Mihailovici, pentru grija Dvs., ce purtaţi afacerilor mele bancare şi pentru reclama ce veţi face printre sălbatecii din Ţara de Foc.

— Ura! Ura! Ce idee! întrerupse un tânăr locotenent. Frederic Carlovici, am o idee strălucită, ba chiar genială. Daţi-ne un pachet cu reclame pentru „Banca Frederik Bork, Prospectul Nevschi, 46 A", — rosti el cu patos, — şi noi vom afişa reclama pe cei mai înalţi palmieri depe întregul glob pământesc.

— Bravo, Petre! Ura! Ura! întări, într'un glas comun, toată compania aflată la masă. Noi ne vom ocupa cu această reclamă. In sănătatea scumpului Frederic Carlovici, ura!

— Dacă e aşa, — spuse domnul Bork, eu nu refuz, domnilor, propunerea Dvs. Voiam chiar să vă trimet, mâine, o ladă cu simpatia noastră comună „Veuve Cliquot", pentruca să nu-l uitaţi la tropice şi la ecuator pe bătrânul Dvs. amic. Acum, să dau ordin să pună acolo, în ladă, şi o duzină de table cu reclama băncii mele.

— Aşa e... bine, foarte bine; ura! strigară vocile tinere.

— Insă, iubiţi camarazi marinari, dacă vreţi să nu scăpăm ultimul vaporaş, trebue să mergem numaidecât, — le spuse locotenentul cel voinic, după ce se uitase la ceas.

— Dacă „Regele" ordonă, n'avem ce face, camarazi, spuse cu o comică seriozitate un tânăr sublocotenent, scund şi larg în spete, cu nişte trăsături mongolice pe faţă.

— Hai, „Zuluşi", la drum!

Şi toată compania „Zuluşilor", cum dânşii se botezaseră singuri, printr'o stranie asociaţie de idei, se ridicară de pe scaune, înconjurând pe „Regele" personificat în locotenentul voinicos, în sarcina căruia comandantul vasului pusese o problemă foarte grea şi turburătoare, de a supraveghia acest tineret gălăgios şi scandalagiu.

II

INSULELE AZORE. CABINETUL GUVERNATORULUI

Don Hoze de Loza Marainon — Alverda e plictisit. Ii e greu să ţină, cu demnitate, onoarea şi răspunderea postului de guvernator general, reprezentant al

Colonelul se apropie de urechea guvernatorului

Regelui portughez, de care ţineau insulele Azore, pe o temperatură de 50° la umbră.

In mundirul alb de vară, desfăcut la gât şi la piept Excelenţa Sa stă întinsă pe un chaiselongue, de pe care din timp în timp, cu mişcări leneşe, anevoioase, întinde mâna spre un pahar cu limonadă, aşezat pe biroul de lucru, sau îşi şterge picăturile de năduşeală depe chelia capului.

O ciocănitură în uşe îl făcu să tresară:

— Ce? încă? — mormăi el, la auzul sgomotului. Intră!

In crăpătura uşii, întredeschise, apăru o pereche de mustăţi colosale, urmate de proprietarul lor, co-

lonelul Sanchez, șeful jandarmeriei locale, care era groaza tuturor negustoreselor din piață.

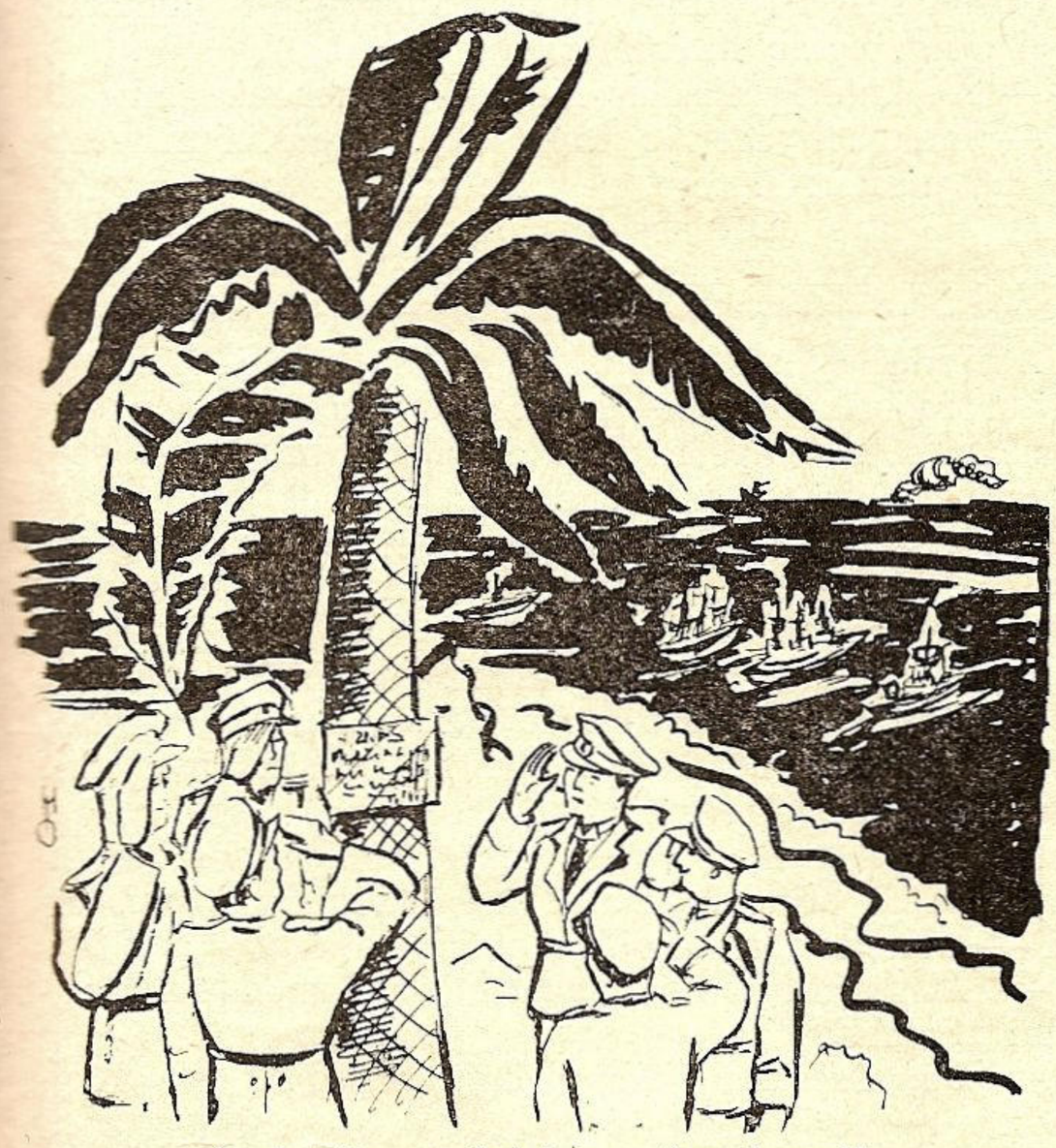
— Ce te-a adus, Sanchez? întrebă Don Hoze de Loza, cu voce plictisită și răgușită. S'au îmbătat hamalii în port? S'au încăerat negustoresele în piață? Sau vreo „ninia" geloasă a împlântat cuțitul în coasta admiratorului său nestatornic? La pușcărie, la ploșnițe... și pe unii și pe alții!... Numai lăsați-mă, pe mine, în pace!

Colonelul Sanchez nu răspunse nimic, privi în coridor, închise ușa cu grije și, cu pași fără sgomot, se apropie de fotoliul guvernatorului:

— Pentru asemenea nimicuri nu aș îndrăsni să turbur liniștea Excelenței Voastre! Afacerea e mult mai gravă, e foarte serioasă, Excelență... Apoi vocea colonelului deveni tragică și misterioasă, pronunțând cuvintele în despărțituri de silabe: a-fa-ce-rea a-re ca-rac-ter po-li-tic!

— O conspirație? sări guvernatorul palid. — Cine? Unde? Cum? Ai arestat pe făptași?

— Nu Excelență, nu i-am putut aresta. Ingăduiți-mi



Apoi toți au salutat cu mâna dreaptă.

să vă raportez în ordine. Sergentul Carlo Lopez, unul din cei mai buni oameni ai mei, acela care a oprit calul Excelenței Voastre când, în ziua parăzii naționale, era să vă trântească la pământ...

— Știu, știu, — spuse nervos și nerăbdător Don Hoze de Loza — treci, mai repede, la fapte!

— Acest sergent, Carlo Lopez, s'a prezentat la mine, azi dimineață, și mi-a raportat că, fiind cu serviciul în port, a văzut cum un grup de ofițeri dela vasul militar rusesc, în uniformă, au debarcat pe mal. Neobservând nimic deosebit, în această faptă, sergentul a salutat pe ofițeri și a vrut să se ocupe, mai departe, de serviciul lui obișnuit; însă constată, cu surprindere, că ofițerii, când ajung în strada principală nu iau drumul ce duce la bodega bătrânului Antonio, nici spre clubul lui Don Estebano și nici spre „Villa trandafirilor" a Senoritei Moreno — ceeace ar fi fost foarte natural pentru niște tineri lipsiți mai multe luni de societatea feminină...

— La fapte, Sanchez, treci, mai repede, la fapte! strigă Don Hoze de Loza.

— Imediat, Excelență! Așa că văzând această direcție neobișnuită, Lopez își spuse sie-și: „asta e ceva!" și începu să urmărească pe marinarii ruși... După un lung urcuș pe munte, grupul ofițerilor se opri pe o stâncă, la locul unde se înalță un palmier uriaș. Unul din marinari scoase, din sac, o placă metalică cu o inscripție, un ciocan și cue; așează placa, cu inscripția, o bătu în cuie, cu ciocanul, pe trunchiul palmierului. Apoi, un altul, după toate bănuelile noastre să fi fost șeful expediției, pronunță un discurs, rostit cu voce tare, care fu acoperit cu strigăte de „ura" (ceeace la Ruși, după cum am auzit eu, e tot una cu „viva" al nostru). Apoi toți au salutat, cu mâna dreaptă, iar în urmă au defilat cu pas de paradă înaintea șefului lor... Eu, însumi, după plecarea marinarilor, m'am urcat pe stâncă și am văzut, cu ochii mei, acea placă.

Apoi, colonelul Sanchez, asudat la față, tăcu; numai ochii lui, albi și holbați, luceau pe chipul de culoarea unei cisme nevăxuite.

— Ce înseamnă asta, după dumneata, Sanchez? întrebă, cu vocea emoționată și stinsă, guvernatorul.

— Nu mai poate să fie nici-o îndoială, Excelență, că acest fapt constitue o anexare secretă a insulelor Azore la imperiul rus. Ceremonialul militar, care a avut loc, strigătele de „ura", placa,.... — este de observat că placa are culorile naționale ale drapelului rusesc: albastru, roșu și alb....

— Dar ce e scris pe placă?

— Excelență, eu nu cunosc limba lor barbară, — și nici nu vreau s'o cunosc, — dar faptul rămâne fapt, orice cuvinte ar fi scrise pe placă...

Cu mâna tremurătoare, guvernatorul apasă pe butonul soneriei. In cabinet intră, tiptil, un om lung și slab — o copie vie a lui Don Basilio din „Bărbierul din Sevillia", îmbrăcat într'un vechi surtuc civil.

— Pregătește-te de scris, Martinez. Iar Dvs., colonel Sanchez, mergeți la telegraf. Nici-o telegramă, nici-o depeșe nu pleacă dela oficiu — afară de aceea pe care o va duce, personal, Don Martinez. Oficiul poștal să explice faptul — indiferent cum — poate chiar să spună că rechinii au rupt cablul... sau orice altă născocire...

Colonelul Sanchez, bătu din tocurile cismelor, se înclină înaintea guvernatorului și se'ndreaptă repede spre ușe.

— Stați, treceți imediat... numai neoficial... la Senorita Moreno... pentruca dânsa să caute prin ai săi... înțelegeți... să clarifice situația. Mergeți! Martinez, scrie: „Către președintele consiliului de miniștri... personal... urgent... confidențial-strict-secret..."

III

PETERSBURG. CABINETUL MINISTRULUI MARINEI

— O! ce plăcere să vă văd, Excelență! Cu ce vă pot servi? Luați loc, vă rog... Și să gustăm puțin din Madera asta excelentă...

Fotolii, îmbrăcate în piele aleasă, așteptau ca noul sosit să le acorde grația de a ocupa un loc.

Amiralul, — ministrul marinei — rămase uimit când văzu că invitația lui, la un pahar de Madera, nu găsi ecou la colegul său, ministrul externelor.

După ce ministrul externelor șezu în fotoliul de lângă biroul ministrului marinei imperiale, aceasta reluă:

— Cred că nu refuzați un păhărel de Madera, veche, admirabilă.

Paharele de cristal erau aşezate în jurul unei sticle luxoase, plină cu un lichid chilimbariu, peste care stau scrise litere aurite, din care se descifra, în chip vădit, cuvântul „Madere".

Amiralul privi, cu o deosebită atenţie, figura musafirului său, la lumina zilei de iarnă, care reflecta albul zăpezii de afară, pe marea fereastră a cabinetului de lucru ministerial. Intre sprâncenele albe ale ministrului de externe, observă o cută adâncă, iar în ochii aceluiaş, se citea o preocupare de îngrijorare şi de alarmă.

— Ce este? Ce s'a întâmplat? întrebă amiralul, neliniştit. Vre-o neplăcere?

— Da, o mare neplăcere, dragul meu; şi, din nefericire, tocmai în departamentul Dvs.

— La mine? Cum?

— Da. Deocamdată n'am vrut să solicit o audienţă la Majestatea Sa, înainte de a vorbi şi a mă lămuri cu Dvs. Ştiu că sunt dator să raportez, numaidecât, despre demersurile făcute de ambasadorii străini. Acum o oră a venit la mine, pe neaşteptate, Sir Malcom, ambasadorul Marei Britanii. Fără să-şi ceară scuze pentru o atare vizită, la o oră atât de neobişnuită, Excelenţa Sa a căzut în cabinetul meu — vraiment je ne trouve pas d'autre expression — roşu ca un rac şi agitat cum poate fi agitat un personaj automat, pentru transmiterea notelor grave diplomatice. Din explicaţiile lui, am înţeles, în sfârşit, că este vorba de un vas de război rus, care se află, acum, la insulele Azore...

— La insulele Azore? Atunci este vorba de „Şoimul" — întrerupse amiralul.

— Excelenţa Sa Sir Malcolm nu ştia numele vasului. Insă a susţinut că s'a săvârşit o mare încălcare a dreptului internaţional de suveranitate al Portugaliei, care poate să aibe cele mai grave consecinţe mondiale, deoarece Portugalia este de mult sub ocrotirea Angliei şi are tot sprijinul din partea ei; că flota engleză nu poate permite o aşa încălcare, şi, în sfârşit, că guvernul regal al Marei Britanii doreşte să aibă, în termen de trei zile, cele mai amănunţite şi precise informaţiuni. Atunci, pe loc, am întrerupt un atare limbaj al acestui diplomat şi am întrebat, scurt şi energic, dacă pot socoti aceste cuvinte ca un ultimatum şi, în acest caz, ar urma să fie înmânată o notă oficială scrisă, dela Foreign Office. Sir Malcolm, reveni imediat, simţind că a trecut măsura. Numaidecât scoborî tonul său grav şi, cu un aer mai gentil şi extrem de curtenitor, începu să mă asigure că face acest demers confidenţial, dorind să lămurească această chestiune printr'o convorbire neoficială şi tocmai, din această cauză, a intervenit pe lângă colegul său, ambasadorul Portugaliei, să se abţină de a trimite o notă oficială. Totuşi, Sir Malcolm nu s'a putut opri de a-mi comunica, mie, arătându-şi, într'un surâs amabil, dinţii săi de cal, că el nu admite ca un comandant de vas rus să poată face un act de o importanţă diplomatică atât de covârşitoare, fără cunoştinţa persoanei care conduce politica externă a ţării şi de aceea mi s'a adresat mie. M'am prefăcut că n'am auzit nimic şi i-am răspuns, rece şi liniştit, că nu accept niciun termen de răspuns; dar, după ce primesc un raport amănunţit, dela comandantul vasului, imediat îl aduc la cunoştinţa Excelenţei Sale. Sir Malcolm păru satisfăcut şi plecă mai liniştit. Eu, însă, rămăsei sub cea mai profundă impresiune şi deci mă găsesc în cea mai uluitoare situaţie pe care am avut-o, vreodată, în cariera mea. Şi, acum, ce credeţi că e de făcut? Imi pun toată nădejdea mea în Dvs.

Ministrul de externe, aflat într'o stare de nervozitate şi turburare, îşi stinse ţigara, fumată pe jumătate, şi-şi aţinti ochii, întrebători, la amiral.

— Nu înţeleg absolut nimic, — exclamă amiralul.

— Iată, aci, aveţi o copie după raportul guvernatorului insulelor Azore, pe care mi l-a lăsat Sir Malcolm „à titre de renseignement". Dar trebue să recunosc că, pentru mine, acest raport pare tot aşa de neînţeles ca şi pretenţiile ambasadorului britanic.

Amiralul îşi aşează ochelarii pe nas şi se adânci în cititul raportului, adus de colegul său, ministrul externelor. Din timp în timp el ridica din umeri şi-şi întrerupea cititul cu exclamaţii: „paradă militară în haine civile? Nerozie! Abatere gravă! Foarte gravă abatere! Ce? Ce e? Proclamaţie pentru anexarea insulelor Azore?"

După o scurtă pauză, amiralul continuă:

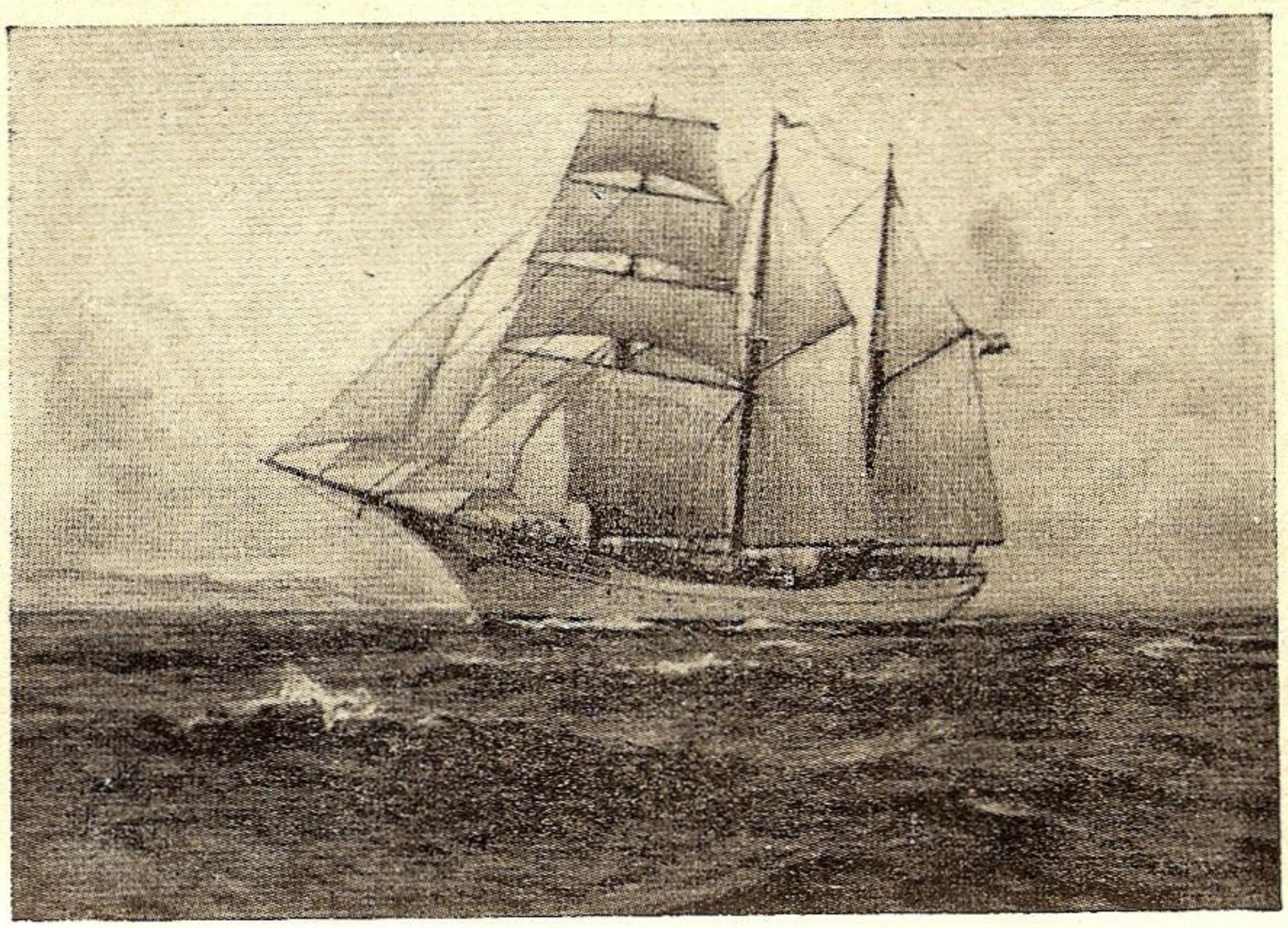
— Cred că acest guvernator, dat dracului, a căpătat o insolaţie la cap. Apoi, întredeschizând uşa, strigă: Vladimir Petrovici.

In pragul uşii apăru un tânăr, echipat fercheş, în uniforma de ofiţer de marină; era adjutantul amiralului — ministrul marinei.

— Ai primit vre-un raport dela comandantul vasului „Şoimul"?

— Da, Excelenţă. Am primit, expediat dela Kapstadt.

— Adu-mi-l.



Nava „Şoimul"

După ce i se aduse raportul, amiralul citi:

— „Conform programului de navigaţie stabilit, la 16 am eşit dela insulele Azore, înspre Kapstadt... La 5°47' latitudine-sud am întâlnit o furtună potrivnică, de tăria 10—11... Stricăciuni neînsemnate la greement; spart al doilea velbot. La 2 Decembrie afundat ancora la rada Kapstadt. Cărbune 63 tone".

In continuare, amiralul, uimit, exclamă:

— Nimic. Nici pomeneală. Apoi aruncă telegrama şi raportul pe masă.

— Vladimir Petrovici, vei cifra şi expedia imediat, consulului general din Kapstadt, textul acestei telegrame. Dă-i număr confidenţial din registrul secret. Bagă bine de seamă, ce-ţi spun, nimeni, dar absolut nimeni să nu afle şi să nu cunoască afacerea asta. Răspunzi cu capul D-tale.

Adjutantul eşi din cabinetul ministrului marinei, dispăru în lungul sălii şi, oprindu-se la prima fereastră pe sală, se adânci în citirea telegramei compusă de amiral. Pe măsură ce citea, pe aceiaş măsură pe faţa tânărului adjutant se aşternea o uimire crescândă, iar chipul lui se transformă într'un semn de întrebare vie.

— După patru-şase zile vom primi raportul comandantului, spuse amiralul, conducând pe colegul său dela externe. Eu sunt sigur că totul se va clarifica, numai că, până atunci, Sir Malcolm, împreună cu maimuţa lui portugheză, să nu facă ceva.

— Sir Malcolm va fi foarte ocupat săptămâna asta, spuse, zâmbind misterios, ministrul de externe. Agenţii lui îi vor aduce informaţiuni sigure despre mişcarea trupelor noastre din Turkestan înspre graniţa Afganistanului. Dar, spre sfârşitul săptămânii, când va începe să aibe o cât de uşoară îndoială, trebue să-i răspund negreşit.

— Până atunci sigur că îi veţi răspunde într'un fel, — îl linişti amiralul. Afară de întrebarea oficială, eu am trimis şi o telegramă particulară. Comandantul vasului „Şoimul" este un vechi camarad al meu, şi-mi va comunica, personal, ceeace nu va putea spune în raportul lui oficial. De îndată ce voi primi un răspuns şi voi cunoaşte acest mister, vă voi comunica, de urgenţă, Excelenţă.

— Aştept, cu nerăbdare, comunicarea Dvs. Trimiteţi-mi-o, vă rog, la orice oră din zi şi din noapte.

După plecare, ministrul externelor, aşezat în sanie, învelit bine şi adâncit în blănuri călduroase, îşi zise sie-şi, destul de îngrijat şi preocupat:

— Să dea Dumnezeu să se termine cu bine şi dandanaua asta...

Apoi sania alunecă pe luciul zăpezii.

Iar, în acelaş timp, amiralul îşi vorbea singur:

— Mintea mea nu poate pricepe ce anume au putut să facă cei de pe „Şoimul", — măsurând spaţiosul său cabinet de lucru, cu paşii, apăsaţi şi sgomotoşi, pe parchetul lucios ca sticla colorată.

IV

RADA KAPSTADT. PE VASUL „ŞOIMUL"

— „Se prelungeşte vizita pe vasul „Şoimul" în rada Kapstadt. Ce anume, oare, o fi discutând atâta cu comandantul?" Astfel gândea ofiţerul de quart, sublocotenentul Ghermanov, care umbla pe punte, în pantofi de pânză, fără sgomot, deasupra cabinei comandantului, sperând că poate să prindă ceva din convorbirea comandantului cu consulul general al Rusiei din Kapstadt, — convorbire ce ţinea de peste trei sferturi de ceas. Insă toate încercările tânărului ofiţer erau zadarnice. Prin draperia albastră, trasă, se zărea numai capul tuns şi albit al comandantului, — şi aceasta era tot ce se putea observa. Convorbirea se ţinea cu discreţie, cu voce înceată. „Parcă ar fi nişte conspiratori", gândi sublocotenentul, şi se depărtă de fereastră dela cabina comandantului.

Marea, limpede şi lucioasă ca oglinda, avea o strălucire insuportabilă pentru ochi.

Rada părea că dormitează.

Soarele de Decembrie dogorea cumplit de tare — în acea regiune.

Privirea sublocotenentului căzu pe două crucişetoare engleze, ce se postaseră la eşirea din radă.

Atunci el iarăşi gândi:

— „Parcă sunt nişte câini cari păzesc intrarea la o poartă. Şi de ce, oare, de trei zile, aceste crucişetoare, au plecat dela debarcader şi s'au postat tocmai acolo, în faţă, parcă ar vrea să ne oprească eşirea? Da, e ceva; se petrece ceva cu englezii ăştia. Invitaţia obişnuită, la dejunul nostru, au refuzat-o, sub un pretext oarecare. Iar cât despre balul dela palatul guvernatorului, nu se aude nimic. O fi ceva! Trebue să fie ceva — neapărat... Ce dracu s'o fi petrecând?"

Sublocotenentul fu, din nou, atras spre fereastră; dar, deodată, îi veni o idee strălucită: observă că, după fereastră, fusese atârnat, fără niciun folos pentru acest aer înăbuşitor, un ventilator; iar gura ventilatorului era aşezată exact deasupra mesii de lucru a comandantului... Din doi paşi ageri, tânărul ofiţer fu acolo. Socoteala prinse bine.

— ...Aşa, hotărât lucru — se auzi glasul de bas profund al comandantului — ambele telegrame să fie trimese chiar azi... Totodată eu voi scrie, amănunţit, amiralului. Să dea Dumnezeu ca totul să se aranjeze bine... Apoi, după o pauză, reluă:... Şi toţi aceşti băeţi blestemaţi au convenit la această idee idioată să se ocupe de reclama bancherului... Din cauza lor suntem noi aci, sub supravegherea acestor doi câini de pază; iar eu nu putusem înţelege ce muscă a pişcat pe englezi.

— Oho! gândi sublocotenentul, aici e vorba despre noi; — şi începu să asculte cu şi mai mare atenţie.

Dar, mai departe, nu mai auzi nimic. Soneria din cabina comandantului îl sili să se depărteze, de ventilator, şi se prefăcu că supraveghiază, cu atenţie, macaralele pentru ridicarea velbotului.

— Ce este? întrebă sublocotenentul, pe marinarul de serviciu, care coborâse, în grabă, din cabină.

— Domnu' comandant ordonă ca domnu' locotenent Fanerin să se prezinte imediat, — răspunse, gâfăind, marinarul de serviciu.

— Nu pe domnul Fanerin, ci pe domnul von Nuring, tâmpitule; fugi mai repede.

— Ce este Osvald Petrovici? întrebă, cu o mutră nevinovată, sublocotenentul, când, pe punte, apăru silueta corpolentă a locotenentului, care-şi încheia, în grabă, nasturii dela haină.

— Eu cred că e un nou pocinog al camarazilor noştri, răspunse locotenentul, care şi dispăru în cabina comandantului.

Sublocotenentul se apropie, fără sgomot, de gura ventilatorului.

— Priveşte, Osvald Petrovici, se auzi vocea comandantului, şi lămureşte-mă, pentru Dumnezeu, ce au mai făcut, iarăşi, Zuluşii D-voastră?

Sublocotenentul îşi ascuţi auzul.

Urmă o pauză prelungită, întreruptă numai de un

foşnet de hârtie, apoi se auzi râsul apăsat al locotenentului.

— După D-ta, asta e de râs? întrebă sever comandantul.

In acest moment tocmai sosise o barcă, pe care sublocotenentul trebuia să o întâmpine; apoi, reîntorcându-se în fugă, la postul său de veghe dela fereastra comandantului, auzi o explozie de râsete şi după aceea din nou vocea comandantului:

— Dracu ştie în ce bucluc ne vor mai băga, pe noi, băeţii ăştia... Până la sfârşitul călătoriei nici-o permisiune nimănui! M'ai înţeles? tună glasul de bas profund al comandantului. Desigur că D-ta, Osvald Petrovici, iei apărarea „supuşilor" D-tale. Pricep. Dar, să ştii, aşa să fie, cum am spus, dacă totul se va termina cu bine, fără nici-o permisiune, până la Ceylon.

— „Până la Ceylon? Dar acesta este primul port după Kapstadt. Bine"... Şi tânărul sublocotenent, care gândise astfel, sări de bucurie într'o parte; apoi, ivindu-se, pe punte, casca colonială a consulului, strigă cu toată puterea plămânilor săi tineri:

— Patru oameni de gardă la tribord!

V

PETERSBURG. PALATUL DE IARNĂ

Balul, dela palatul de iarnă, e în plină strălucire. In sala mare, unde luminează sute de lumânări, perechi-perechi, nenumărate, dansează voioase valsul sentimental.

In cadrul unei ferestre din capătul sălii ministrul de externe întreţine o conversaţie, animată, cu ministrul marinei.

— Am urmărit, cu mare plăcere, — spuse, râzând, amiralul, — convorbirea Dvs. cu domnul portughez; se învârtea ca un titirez în faţa bisericii. Dar, acum, ce mai spune prietenul Dvs., Sir Malcolm?

Diplomatul râse fără sgomot:

— Sir Malcolm? Fuge de mine ca de foc. Pentru un adevărat englez nu poate fi nimic mai rău, decât să fie „ridiculous", iar situaţia lui, în această privinţă, nu este de loc de invidiat. Comment dit-on cela? Fără să se uite în calendar, ca să vadă ce zi este, a tras clopotele.

Iar, după o pauză, ministrul externelor reluă conversaţia:

— Apoi şi ce tapaj au făcut locotenenţii Dvs.! Dar totul e bine când se termină cu bine... Acum, eu nădăjduesc că Dvs. nu le veţi aplica, cum spun juriştii, toate rigorile legii.

— Nu, nu, fiţi sigur de asta, zise, surâzând, amiralul. Eu, din parte-mi, sunt perfect mulţumit de sfârşitul acestei întâmplări... Apropo, iată ultima scrisoare primită dela comandantul vasului „Şoimul".

Amiralul deschise scrisoarea, o parcurse cu ochii, şi citi:

„Ultimele zile în Kapstadt au fost un întreg festival. Dispoziţia englezilor s'a schimbat repede şi ei au devenit extrem de gentili şi politicoşi, până la saturaţie chiar. Dejunurile, dineurile, recepţiile, s'au ţinut lanţ; iar balul la guvernator le-a întrecut pe toate; a culminat. Pentru ficatul meu va fi foarte folositor regimul, de trei săptămâni în ocean, după toate wisky-soda, şampanie şi atâtea alte bunătăţi. Locotenenţii mei, după bal, umblau ca trăsniţi şi se uitau împrejur ca nişte berbeci amorezaţi. Dar un cuvânt despre ei. Dacă nu va fi, pentru întâmplarea petrecută, o dispoziţie specială a Dvs., eu mă voi mărgini la observaţiunile şi frecuşurile ce le-am administrat lor şi le ajunge, destul... La dreptul vorbind, la urma urmei, nu sunt ei atât de vinovaţi, din cauza prostiei unui prea zelos algvazil. Amintiţi-vă că şi noi, în vremea noastră, în Trinidad..." Dar acestea sunt afacerile noastre familiare, — întrerupse cititul amiralul.

Apoi, amiralul, luând la braţ pe ministrul externelor, îşi îndreaptă paşii către bufetul copios garnisit, din camera de alături, încheind acest aşa zis conflict diplomatic, astfel:

— Dumnezeu să ne ierte... dar şi mai mult să ierte tineretul acesta, care are viaţa deschisă înainte... şi va avea tot timpul să trăiască, să se deştepte şi să se schimbe prin experienţele prin cari am trecut şi noi... Să nu uităm: că şi noi am fost tineri.

Amiralul rosti aceste cuvinte cu un aer pe jumătate serios şi pe jumătate glumeţ.

Apoi, făcând loc să intre în bufet, celdintâi, colegul său dela externe, amiralul arătă, cu un gest şi zâmbet de bună dispoziţie, perechile avântate în vasul ameţitor, ce alunecau pe luciul salonului, spuse:

— Iată tinereţea...

— Adevărat... răspunse ministrul externelor.

Şi intrară, amândoi miniştrii, în bufetul palatului de iarnă dela Petersburg.

Traducere şi prelucrare după M. O. von KUBE
de **C. A. Delatyras** şi **Scarlat Preajbă**

LĂMURIRI

Madera, insulă portugheză din Atlantic, unde se produce renumitul vin cu acelaş nume.

Brazilia, cel mai mare stat din America de Sud. Populaţia 44.000.000 locuitori.

Ţara de Foc, grup de insule în sudul Americii de sud, separate de continent de canalul Magelan. Climă foarte aspră, teren neproductiv, populaţie foarte rară şi sălbatecă.

Esculap, zeul medicinei — fiul lui Apolo — se întrebuinţează ca sinonim cu medic.

Papuaşi, rasa negrilor din Oceania; sunt răspândiţi în Noua Guinee şi în arhipelagurile vecine.

Veuve Cliquot, renumită marcă de şampanie franceză.

Zuluşi, rasa negrilor — cafri din sudul Africei — rasă foarte războinică.

AZORE, grup de insule în Atlantic; sub stăpânire portugheză.

Ninia (în limba spaniolă), aleasa inimii (dulcineea).

Bărbierul din Sevillia, operă de Rossini; iar **Don Basilio** personaj din această operă.

Foreigne Office, ministerul afacerilor externe englez.

Kapstadt = Kapstown, port în sudul Africei, capitala provinciei engleze Cap.

Greement, totalitatea catargelor şi a manevrelor fixe şi curente care servesc la întărirea lor.

Velbot, barcă întrebuinţată pe vasele de război, pentru vizitele comandantului.

Rada, loc de adăpost, pe ape, în afara portului.

Turkestan, provincie din Rusia asiatică, învecinată cu Afganistan.

Afganistan, stat asiatic situat la nord-vestul Indiilor engleze.

Ofiţer de quart, ofiţerul de serviciu care deţine comanda vasului.

Crucişetoare, vase de război uşoare, având viteză mare, care se întrebuinţează şi pentru recunoaşteri şi distrugerea vaselor comerciale.

Ceylon, insulă în sudul Indiei asiatice, sub stăpânirea Angliei.

Garda la tribord, comanda pentru adunarea gărzii, pe partea dreaptă a vasului, pentru primirea vizitelor pe vasele de război.

Wisky-soda, băutură consumată de englezi; amestec de wisky cu sifon; wisky e băutură tare, preparată din spirt de grâne.

Algvazil (în limba spaniolă), poliţai.

Trinidad, cea mai mare insulă din arhipelagul Micilor Antile engleze, situată în Atlantic.

Notiţă biografică. V. pag. 31 revista „MAREA NOASTRĂ" Nr. 1—3, anul X, 1941.

THALASSA de AL. BILCIURESCU

Biblioteca „Ligei Navale Române" s'a îmbogățit cu un nou volum. De astădată de versuri, semnate de talentatul scriitor *Alexandru Bilciurescu,* un pasionat iubitor al mării și marinarilor.

„Thalassa", așa este intitulată culegerea, cuprinde 52 poezii închinate mării sub diferitele ei aspecte.

Marea a fost un puternic isvor de inspirație pentru poeți și artiști din cele mai vechi timpuri, de la civilizația greco-romană și până în timpurile moderne.

In literatura română, marea, ca isvor de inspirație, a fost puțin prețuită până la Eminescu, care a imortalizat-o în versuri de o frumusețe de cleștar.

Corifeii marelui poet nu au reușit să se ridice la înălțimea de inspirație eminesciană. Pastișele lor nu au nici frumusețea și nici sinceritatea de inspirație a marelui poet.

Astăzi, în afară de I. Gr. Periețeanu, Valerian și alți poeți din tânăra generație, marea nu mai formează subiectul de predilecție a poeților.

Deaceia, apariția volumului de versuri a d-lui Alex. Bilciurescu ne produce o mare bucurie. Maniera în care tratează poetul marea este cea picturală. Deaceea, el preferă momentele când marea este o simfonie de culori și scânteieri : în zori și în amurg.

Atunci pana poetului se transformă în paletă. Pe ea prinde poetul policromia veselă a răsăritului de soare, liniștea azurie a largului, liliachiul mohorât al amurgului.

Marea d-lui Bilciurescu nu este statică. Ea este plină de viață, de animație, de vibrație. De pildă :

„Delfinii — țânci voioși — fac tumbe,
Aleargă și se prind sub valuri,
Dansează valsuri, polci și rumbe
Și fetelor spun madrigaluri....

Valurile sunt tăiate de veliere :

„Vasul cu catarg de stele
Și cu luna drept pilot,
Tae valuri de dantele
In spre portul poliglot....

Aerul și unda este săgetată de păsări și pești de toate mărimile și culorile :

„Păsările sboară
Iute, ca săgețile ;
Brusc, bat apa clară
Peștii cu lopețile....

Nu lipsește bătrânul matroz care în cafeneaua portului în fumul lulelei își deapănă amintirile :

„Bătrânul marinar și-aprinde pipa.
Și fumul țese pânze moi de vis...
Comoara amintirii s'a deschis
Și așa se'mbogățește iarăș clipa...

Marea nu este numai un prilej de meditații pentru poet și de vagabondaj pentru oamenii mării, ci și cimitirul atâtor iluzii.

„Atâtea cruci plutesc pe mare,
Atâtea suflete pe valuri,
Atâtea moarte idealuri
Și-atâtea imnuri funerare....

Volumul d-lui Alex. Bilciurescu constitue o prețioasă contribuție la poezia marină română și un prilej de încântare pentru cititori.

ION MUCHE

LA RĂSCRUCE, *înrâurirea strâmtorilor asupra trecutului neamului nostru,* — a 38-a publicațiune a Ligii Navale Române, — de *Comandor A. Negulescu* (Moș Delamare).

O broșură închinată celor ce s'au jertfit și se jertfesc pentru Neam, în care autorul prezintă filmul vioforosului trecut al neamului, numai din cauza așezării noastre la răscrucea drumurilor spre Bosfor și Dardanele.

E o îmbărbătare în vremurile glorioase prin care trecem, și în acelaș timp un apel la muncă și unire, ca vitejia ostașilor sub paza sfintei cruci să încunune reîntregirea hotarelor cu contopirea sufletească.

N. Dașcovici. — Marea noastră sau Regimul strâmtorilor. Iași 1937, pag. X + 308 și o hartă a regiunii strâmtorilor, în colecția publicațiilor Institutului de drept internațional al Universității din Iași și a L.N.R

Premiată de Academia Română în sesiunea 1941 cu premiul „Elena și Gh. M. Vlasto" de 50.000 (cincizecimii)lei integral.

In numărul viitor vom reda elogiosul raport către Academia Română, întocmit de d. Andrei Rădulescu, la prezintarea pentru premiere a lucrărei distinsului nostru membru în Marele Consiliu al L.N.R.

Noul Canal Rin — Main — Dunăre
Conferința d-lui inginer Cotovu

D. prof. ing. Const. Bușilă, președintele Societății Politechnice, prezintă pe conferențiar, relevând importanța subiectului conferinței, noul canal la care se lucrează fiind menit a avea o mare influență asupra viitoarelor relații economice dintre Europa centrală și occidentală și sudestul Europei.

D. Cotovu a început făcând un istoric al construirii canalului Rin-Dunăre, realizat în mic încă din 1846, astfel încât nu îngăduia circulația decât a vaselor de 30—40 tone, apoi a ecluzelor prea numeroase, a tracțiunei cu cai, etc.

Dela 1921 s'au făcut mereu lucrări noui în decursul anilor; lucrări de artă, biefuri, baraje, ecluze, uzine. Intinse suprafețe mlăștinoase au fost făcute cultivabile pe întreaga lungime a canalului, de 977 km., dela Aschaffenburg până la Passau.

Prin construcția canalului Main-Dunăre s'a urmărit, pe deoparte, un scop local: ridicarea nivelului economic al regiunei străbătute, iar pe de alta, un scop internațional: legarea Mărei Nordului cu Marea Neagră, a Germaniei apusene și a Europei centrale cu statele dunărene și mai departe, cu Rusia, Turcia, prelungită prin Armenia, Tigru și Eufrat, cu golful Persic; prin Strâmtori, cu Marea Egee și întreaga Mediterană Orientală, iar prin canalul de Suez, cu Indiile.

Completarea canalului va face ca multe mărfuri germane care luau calea mării să fie îndreptate către porturile dunărene. Mărfurile românești destinate Germaniei vor putea continua a fi transportate mult mai departe de Regensberg, cu cheltueli de transport mult mai mici ca cele de azi.

Distanța dela Galați la Hamburg, de 9000 km., s'ar reduce la 3000 km. Petrolul și cerealele românești vor putea ajunge ușor pe Dunăre și prin diverse canale în Germania de mijloc, iar tranzitul pe Dunărea românească va deveni foarte important.

D. ing. Cotovu și-a terminat conferința arătând că pentru a se menține o bună navigabilitate pe Dunăre trebue ca toate statele dunărene să conlucreze. A atins apoi chestiunea canalului Cernavodă-Mare, opinând pentru construirea unui canal fluvial.

D. prof. Buşilă a mulțumit conferențiarului pentru expunerea sa exprimându-și credința că statul român înțelege importanța căei navigabile care leagă sud-estul european cu Europa centrală și va realiza lucrările de asigurare a navigației pe Dunăre la Porțile de Fer, ieșirea la Mare prin Dunăre și o rețea de canale interioare în legătură cu acest fluviu.

Ilie I. Mirea: „Invenţiuni şi Descoperiri".

A apărut de curând în editura *„Cugetarea"* — Georgescu-Delafras — lucrarea binevenită a d-lui Ilie I. Mirea, intitulată *„Invenţiuni şi Descoperiri"*, 316 pag. cu o prefață de d-l Prof. Simion Mehedinți, membru al Academiei Române.

In lucrarea sa, autorul se ocupă de cele mai importante invenţiuni și descoperiri din toate domeniile științifice, împărțindu-le, spre o mai mare ușurință a cercetătorilor, în două categorii: I. Invenţiuni și descoperiri din epoca dinainte de Hristos, începând cu anul 5000 I. Hr. și II. Invenţiuni și descoperiri din epoca după Hristos până în zilele noastre (1939) însoțite de concise și prețioase lămuriri. La sfârșit, lucrarea are o tablă de materii, care, spre deosebire de prima parte în care invenţiunile și descoperirile sunt aranjate în ordine cronologică, are cuprinsul aranjat pe specialități și în ordine alfabetică.

Sperăm că această interesantă și folositoare lucrare va fi un bun ajutor atât pentru școlari cât și pentru oricare doritor de a-și îmbogăți și înmulți cunoștințele.

Ce aminteşte comandantul marei unităţi din Poarta Someşului, camarazilor săi — de general Georgescu-Pion. Este o lucrare alcătuită de bravul fost comandant al diviziei dela Oradea-Mare, în care descrie situațiunea unității sale, comandată, în sectorul de pază încredințat, pe timpul comenzii, ordinele date trupelor aflate la postul de onoare; atitudinea păstrată în timpul evenimentelor întâmplate și rămasul bun lăsat comandantului diviziei, prin mutarea sa la alt înalt comandament. Este o carte care este interesantă pentru noi, aceștia, vieţuitorii acestor vremuri grele, dar și plină de învățăminte pentru acei cari vin după noi.

Agli studenti d'Italia. Appello al mare. Roma. — Este o publicaţiune interesantă, prezentată într'o înfățișare elegantă, ce apare sub conducerea ministerului marinei italiene, destinată studenților din Italia. Este un volum de 140 pagini, care conține text și ilustrațiuni alese, în legătură cu Marea. Textul desvoltă diferite subiecte, din care citâm: *Rugăciunea marinarului, Nevoia unei marine de război, Baze navale și funcționarea lor, Forțele navale, Navigația Statului, Tipuri de nâvi și de submersibile, Organizarea centrală și periferică a marinei regale, Corpurile militare ale marinei, Academia navală, Formarea și cariera ofițerilor de marină, Formarea ofițerilor din completare, Corpul regal de echipagii maritime, Marina italiană în marele război, Marina italiană în războiul din Africa, Compania navală de instrucție a elevilor, Din jurnalul de bord al unor elevi, Pentru morții Mărilor.*

Fotogrametria în technica militară, de Ing. Gh. Nicolau-Bârlad.

O interesantă broșură, cu numeroase ilustrații, în care se evidențiază rolul fotogrametriei în armată, atât în timp de pace, cât și în timp de război.

După un scurt istoric asupra folosirei fotografiei în războiul din Crimea, (1854) cel american (1861), cel germano-austriac (1866), cel franco-german (1871), cel ruso-japonez (1904), cel turco-italian (1911), se trece la vasta aplicare în războiul trecut și cel actual.

In timp de pace fotogrametria, poate servi la ridicarea hărților, la manevre, la încercarea materialului. In timp de război atât pe uscat, aer și marină, cât și marelui cartier, pentru recunoașteri premergătoare atacurilor și pentru a se afla rezultatele bombardamentelor. Autorul arată ce este aerofotogrametria, încheind că această aplicare a științei constitue o armă indispensabilă în desfășurarea războiului modern.

Profesorul NICOLAE IORGA, vitalitatea, biruința și podoaba neamului românesc, — de Căpitan *Dragomir Petrescu*, — colecția „Bugeacul" Nr. 1.

Autorul face o scurtă dar caldă biografie a uriașului dela Vălenii de Munte, evidențiind prodigioasa activitate națională a marelui dispărut.

A apărut *„Buletinul Muzeului Militar Național"* (Nr. 7—8) cu următorul sumar: Eroului Necunoscut de General *Ion Antonescu;* Regina Elisabeta a României, Carmen Sylva, de General *Gr. Constandache;* Sabia M. S. Regelui Mihai I de col. *Popescu Gr. Ioan;* Niculae Olahus din Sibiu de prof. *I. Lupaş;* Il Museo Egiziano di Torino de *Alma Borelli;* Bucovina sub dominațiunea românească de *Ion I. Nistor;* Icoanele din Văleni și Piatra Neamț ale Arhanghelului Mihail de *Maria Golescu;* Matei Basarab de *Constantin C. Giurescu;* Insemnări eroice într'o viață de toate zilele de *Mariella Seulescu;* Considerații actuale, muzice regionale de *Gheorghe Oprescu;* Obiceiuri străbune de General *I. Anastasiu;* Reprezentarea simbolică a victoriilor militare pe monete antice de *Const. Moisil;* Complexa problemă a Pacificului Meridional de General *G. Băgulescu;* Războiul și arta de *Adrian Maniu;* Pentru ridicarea forței morale a ofițerilor noștri de General *Al. Anastasiu;* Institutul istoric și Muzeul geniului italian de General *Ermil Cosmuța;* Cetatea de deasupra podului Dâmbovița de *Ion Clinciu;* Racova sau Podul Inalt de col. *Al. Culici;* Achizițiile Muzeului Militar, de col. *Popescu Gr. Ioan;* Grafica în istoria marinei noastre de lt. comandor *D. Știubei;* Stiri nouă despre castrul Jidova de prof. *D. Tudor;* Uniforma militară de col. rez. *A. Potocki;* Medalii din epoca domnitorului Cuza de *Natalia Savu-Marinescu;* Museografia în război de *Ion Sergiu Cosmescu.*

Din sumar, subliniem actualitatea pentru noi a articolului semnat de d. lt. comandor D. Știubei, care, vorbind de necesitatea unui volum bine documentat și ilustrat care să cuprindă istoria marinei militare și comerciale române, conchide: „Imprimarea acestui volum și reconstituirea grafică a istoriei marinei române, nu nu este numai o imperioasă necesitate pentru valorificarea unui trecut rămas până astăzi în umbră, ci și

un mijloc de educaţie a tineretului actual, chemat să conducă mâine destinul poporului ale cărui suferinţe sunt departe de a se sfârşi, şi cari vor avea darul să ne oţelească mai mult, urmând exemplul voinicilor şi glorioşilor noştri strămoşi".

Ilustraţia de pe copertă reprezintă sabia oferită M. S. Regelui Mihai I de către d. General Ion Antonescu, conducătorul Statului Român şi preşedintele consiliului de miniştri cu prilejul serbărilor dela Iaşi (8 Noembrie 1940).

„ATLANTIDA" de Dan D. Dimiu.

O broşură care desbate sub toate aspectele problema Atlantidei, vechiul continent dispărut. Unii autori îi contestă existenţa, alţii o aşează în atâtea locuri câţi cercetători.

Autorul îi împacă pe toţi, aşezând-o acolo unde şi urmele o statornicesc, iar cu un talent deosebit, romanţează viaţa infloritoare ce există pe continentul care lega pe cele de azi, redând lumina civilizaţiei şi culturii. Atrăgătorul studiu e prefaţat de moş Delamare.

Revista Fundaţiilor Regale anul 8, Nr. 3 (Martie 1941).

Din bogatul material al acestei excelente reviste cu articole semnate de domnii Basil Munteanu, Horia Furtună, I. Sân-Giorgiu, T. Arghezi, N. Petraşcu, Emil Baltă, M. Celarian, Al. Iordan, Al. Philippide, Perpesicius, A. Dimo, D. M. Pippidi, Vlad. Streinu, Şerban Cioculescu. Din punctul nostru de vedere remarcăm articolul d-lui *Em. Bucuţă*, membru în marele Consiliu al L. N. R., intitulat *„Dunărea Românească"*, în care autorul dela început spune că „sufletul, desvoltarea şi ţintele de viitor ale României nu pot fi înţelese dacă se lasă deoparte, apa aceasta bogată cât o mare interioară, plină în aceeaşi măsură de privelişti şi vietăţi strălucite, de corăbii şi porturi, ca şi de legende şi probleme politice.

Ca să dovedească „împletirea Dunării din vremuri uitate cu viaţa poporului român", autorul citează descântecul melcului, zicala „s'a făcut Dunăre", versuri din Eminescu, periodicele statornicirii ale muntenilor păstori, faptul aşezărilor româneşti pe ambele maluri.

Cel mai de apus sat românesc de pe Dunăre e *Ovcea* din *Jugoslavia*, iar cel mai răsăritean *Portiţa*. „Intre Ovcea şi Portiţa curge Dunărea românească, ducând cu ea istoria de două mii de ani şi poate mai mult a unui popor".

După ce face o admirabilă descriere a Dunării dela intrarea în hotarele noastre între Balcani şi Carpaţi, unde Danubius devine Ister, poartă „de eroism geologic şi de luptă cu elementele".

Defilează pe rând, cu scurte reamintiri geografice, Tabula Trajană, Ada-Kale, Cazanele, Orşova, Turnu-Severin, Calafat, de unde călătorul îşi ia „rămas bun dela fraţii de dincolo, simţindu-se una cu ei, acelaşi popor, dacă nu acelaşi Stat, pentru că istoria a vrut să sape între unii şi alţii acest hotar mişcător".

Vin apoi frumoasele lucrări a porturilor aşezate departe de mal, lupta între „Vulcăneşti şi Neptunişti" între cei cari se căsniau să smulgă pământ din ale Dunării ape, pământ care s'a dovedit că „dădea mai puţine grâne decât peşte pe vremea când era baltă".

„Dunărea n'a rămas numai un dar al firii, pe care Românii l'au primit şi-l păstrează mai departe ca atare. Ei au răscumpărat fiecare metru pătrat de apă cu o muncă de sute de ani şi cu o agerime necontenit la pândă. Stingheriţi de tot felul de piedici, dinăuntru şi din afară, ei nu s'au lăsat. Şi marele fluviu a intrat, ca pe o nouă albie, în cursul lui de jos, în stăpânirea nu numai materială, dar şi sufletească a neamului românesc. Unul nu se mai poate închipui fără celălalt, astăzi şi în toate vremurile", — spune autorul, în faţa lucrărilor direcţiei porturilor şi a serviciului hidrografic.

Defilează apoi Turtucaia, cu pescarii ei vestiţi, cu flota lor smolită, — Oltenita, Călăraşi, frumoasa baltă cuprinsă între Borcea şi Dunăre, zugrăvită de Ştefan Popescu, cântată de Jean Bart, retrăită în muzeul Toma Stelian, Hârşova, Măcin. Se intră în Dunărea Maritimă cu Brăila, Galaţi de unde *„curge măreţ ca totdeauna şoptind lucruri pe care noi, oameni ai clipei, nu le pricepem... Ea cunoaşte pe oamenii care au însoţit-o până aproape de guri şi roiesc prin gârlele şi bălţile de pe malul drept şi prin Deltă, şi tot pe ei şi-i vrea, ca în trecut, tovarăşi"*.

Romanţarea curge înainte, ca şi Dunărea, prin deltă până la mare unde *„tridentul lui Poseidon al Deltei înfipt în pontul Euxin a prins într'unul din colţii lui această fiară, care în România a ajuns populară, fără să ştie mulţi ce înseamnă, dar ştiind în schimb economiştii, marinarii şi inginerii hidraulici"*.

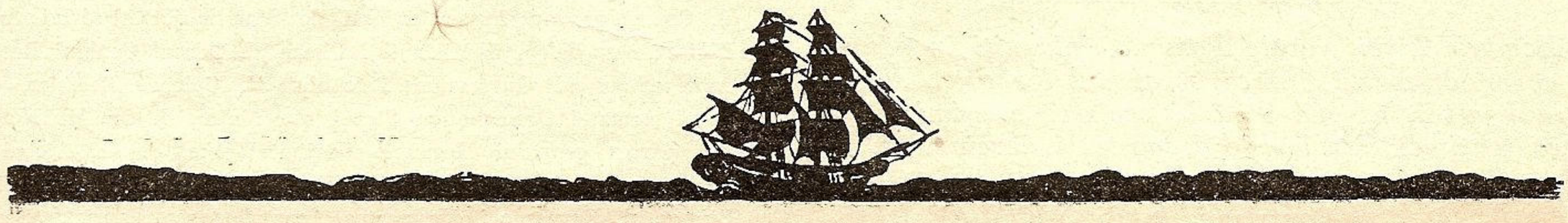
D. Bucuţă încheie fermecătoarea-i şi documentata-i cronică cu cuvintele :

„Dunăre, Dunăre, drum fără pulbere, cum îi cântă poporul român privind-o dela naşterea lui, de pe mal, cum curge !"

Buletinul Direcţiunei Dunării maritime. Apare lunar, acest interesant buletin, sub grija direcţiei Dunării maritime, în limbile română, italiană, franceză şi germană, cu text, statistici şi grafice, cari folosesc specialiştilor.

Revista Infanteriei — apare de 45 ani. In ultimul număr (1-2/941), la recenzii, se vorbeşte de *„Vedetele rapide"*, arătându-li-se caracteristicile şi mijloacele de luptă. Descrierea (din traducere) e interesantă, nu numai pentru marinari, ci şi pentru nemarinari. Recenzia e făcută de d. căpitan Ion Chifulescu. Suntem recunoscători că această veche revistă găzduieşte, în paginele ei, şi chestiuni marinăreşti.

Antigaz, preţiosul buletin al Direcţiei chimice militare şi al corpului tehnic militar, (pe luna Mai) are următorul cuprins: Analiza exactă a gazelor de luptă, de cpt. dr. ing. *Traian Volrap;* Industria de război, de lt. dr. ing. chimist *Ciplea Liciniu;* Protecţia populaţiei civile (Protecţia alimentară a populaţiei civile), de lt. col. *Petrovan I.*



INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

Telegrame omagiale

Cu prilejul creştineştii sărbători a sfinţilor împăraţi Constantin şi Elena, Liga Navală a trimis următoarea telegramă M. S. Regina Mamă Elena:

Membrii Ligii Navale Române, trimit Majestăţii Voastre respectoase omagii, asigurând-o de nețărmuritul lor devotament.

Să trăiţi Majestate!

Vicepreşedintele Ligii Navale Române,
Contr'Amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ

La care M. S. a binevoit a răspunde:

Amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ
Str. D. Severin, 45
Loco

Mulţumesc din toată inima.

ELENA

Cu prilejul Adunărei Generale dela 1 Iunie s'au trimis următoarele telegrame:

M. S. REGELUI MIHAI

Membrii Ligei Navale Române, întruniţi în a patrusprezecea adunare generală anuală, îşi îndreaptă gândul lor către Marele Ocrotitor, Augustul Preşedinte de Onoare al Ligii, asigurând pe Majestatea Voastră de întregul devotament al membrilor cari se străduesc pentru prosperarea marinei române.

Să trăiţi Majestate!

Vice Preşedintele Ligei Navale Române
Contr'amiral Adj. NICOLAE PĂIŞ

D-lui General IOAN ANTONESCU

Conducătorul Statului şi Preşedinte al Consiliului de Miniştri, Membru de Onoare al Ligei Navale
Loco

Membrii Ligei Navale Române, întruniţi în adunarea generală anuală, vă roagă, prin mine, a primi asigurarea nețărmuritei dragoste şi adânc devotament al tuturor membrilor, înţelegând să vă urmeze pe calea cinstei, dreptăţii şi onoarei cu care conduceţi Statul.

Vice Preşedintele Ligei Navale Române
Contr'amiral Adj. NICOLAE PĂIŞ

M. S. REGINA ELENA

Membrii Ligei Navale Române, întruniţi în adunare generală anuală, îndreaptă gândul lor către Majestatea Voastră, rugând-O să binevoiască a primi asigurarea sentimentelor lor de dragoste şi devotament.

Vice Preşedintele Ligei Navale Române
Contr'amiral Adj. NICOLAE PĂIŞ

D-lui General IACOBICI
Ministrul Apărării Naţionale
Loco

Membrii Ligei Navale Române, întruniţi în adunarea generală anuală, vă roagă, prin mine, să primiţi mulţumirile lor, pentru larga înţelegere a problemelor marinăreşti în înfăptuirile pe cari ei le năzuesc.

Vice Preşedintele Ligei Navale Române
Contr'amiral Adj. NICOLAE PĂIŞ

Noul Statut al L. N. R.

EXTRAS

In conformitate cu art. 93 din legea persoanelor juridice.

Prin sentinţa Nr. 13 din 28 Mai 1941, rămasă definitivă, s'a aprobat modificările aduse statutelor societăţii „LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ", cu sediul în Bucureşti, str. Spiru Haret Nr. 6, aşa cum au fost votate în adunările generale extraordinare dela 19 Mai 1940 şi 9 Februarie 1941 şi cum sunt prevăzute în actele autentificate de Trib. Not. Ilfov sub Nr. 6471 din 26.II.1941 şi Nr. 16.220 din 9.5.1941.

S'a făcut menţiune în registrul de persoane juridice al acestui Tribunal sub Nr. 14/1928 unde este înscrisă societatea.

Prim Grefier,
(ss) *Al. Şerbănescu*

Solemnitatea lansării submarinului românesc S 2 torpilor, la Galaţi.

Duminecă, 25 Mai a. c. a avut loc la Galaţi solemnitatea lansării unui nou submarin românesc, al doilea dintre cele comandate la Şantierele Navale Galaţi.

In numeroasa şi aleasa asistenţă am remarcat prezenţa d-lor general Gh. Potopeanu, ministrul Economiei Naţionale, Contra-amiral N. Păiş, Subsecretar de Stat al Marinei, Amiral Roşca, Comandantul Marinei Regale, Comandor C. Dobrescu şi Ing. Voiosu, Secretari generali S. S. M., Contra-amirali: Gheorghiu, Comandantul Diviziei de Dunăre, Georgescu, Comandantul Diviziei de Mare şi Al. Constantinescu, dela C. R., General Ing. Năsturaş, Directorul Construcţiilor navale şi îndrumătorul Şantierelor, General Ing. Lupu, Comandorii: Zlatian, Al. Bardescu, Steriopol, Ulie, Căpitanul portului Galaţi, Popescu, Director F.N.R., Traian Dimitriu, Marinescu, Gherghel.

Din partea Misiunii Militare a Marinei germane a fost de faţă d. Comandor von Arnswaldt, şef de Stat Major al d-lui Amiral Fleischer cu delegaţii Misiunii Militare, d. Consul General Loerner, reprezentant al Guvernului Reichului, d. Colonel Boessler, delegatul Armatei Germane cu Statul său Major, d. dr. M. Novotni, din partea grupului Hermann Göring Werke, d. dr. Aichel din partea grupului Diekerhoff-Wiedmann, d. Buhlea din partea firmei Stimes, d. Furnarachi din partea Acumulatoaren Fabrick (Berlin).

Apelul D-lui General ANTONESCU
PENTRU IMPRUMUTUL REINTREGIRII

De pe pământul desrobit, în mijlocul luptei pentru Cruce şi Dreptate, îmi îndrept gândul către tot Neamul nostru şi tuturor le cer să sprijine Statul în aceste ceasuri mari.

Ca să cinstim jertfa eroilor;

Ca să ne înălţăm Patria;

Ca să ridicăm din cenuşa cotropitorilor vetrele noastre de totdeauna;

Ca să dovedim că am înţeles cutremurarea Patriei;

Ca să meritătm liniştea câştigată şi bunurile păzite de lupta bravei noastre oştiri;

D. GENERAL ANTONESCU

Ca să putem închina recunoştinţa Neamului către urmaşii celor cari s'au înfrăţit cu pământul luptei;

Ca să putem da Basarabiei şi Bucovinei tot ceeace au pierdut prin silnica cotropire şi să putem păşi la mari lucrări de interes naţional;

Români!

Aştept să daţi obolul economiei voastre, pentru ca statul să facă din el o nouă şi mare împlinire pentru Ţară şi pentru fiecare.

Nu vă cer contribuţii de jertfă, vă cer să daţi Statului numai economia voastră.

Şi cu aceeaşi sfântă grije, cu aceeaşi neîndurată râvnă, cu aceeaşi curată muncă, voiu veghia ca banul vostru să fie întrebuinţat pentru împlinirea marilor scopuri naţionale.

General ION ANTONESCU

Ing. Rosin din partea firmei „Krupp Germania-Weft“ (Kiel), Ing. Ehrlemann şi Ing. Anderson din partea Bauleitung I.V.S. Şantierele Navale Galaţi S. A. au fost reprezentate prin d-nii: Ing. Dan Perieţeanu, Director General al Soc., Comandor V. Schmidt, Consilier, Ing. Comandor Enescu, Prim-Director, Rambosek şi Merza, subdirector la Exploatări, Ing. Oană, directori, cpt. V. Simionide, Secretar General, etc.

A mai luat parte o delegaţie de magistraţi ai Preşedinţiei Consiliului de Miniştri în frunte cu d. Consilier Popovici şi d. Col. Alcibiade Carozzi, precum şi alţi reprezentanţi ai diferitelor autorităţi locale sau veniţi special dela Bucureşti: d-nii Col. Petrescu, avocat Hartular dela Ministerul Inzestrării Armatei, C-dor Constantinescu Claps dela S. M. R., Comandor Popescu şi Ing. Orănescu dela N. F. R. etc., etc.

Cuvântarea d-lui ministru contra-amiral N. Păiş

După oficierea serviciului divin, a luat cuvântul d. Ministru Contra-amiral N. Păiş, care a spus următoarele:

Nu sunt decât două săptămâni de când am asistat la îmbucurătorul eveniment când Şantierele Navale Galaţi în prezenţa domniilor-voastre au lansat submarinul Nr. 1 torpilor.

Atunci am arătat importanţa acestor evenimente istorice atât pentru Marina Regală cât şi pentru industriile noastre navale.

Marina Regală poate conta pe industria naţională pentru realizarea programului naval, S. N. G. cu ajutorul industriei germane devine un factor important în economia naţională.

Lansând astăzi submarinul Nr. 2, în numele guvernului şi al marinarilor îi fac urarea cea mai caldă ca pe întinsul mărilor să găsească întotdeauna circumstanţele favorabile pentru îndeplinirea misiunilor ce vor fi încredinţate întru apărarea scumpei noastre ţări şi care să-l conducă la glorie.

Ofiţerilor de marină şi echipajelor cărora le va fi încredinţată conducerea acestei nave le recomand să ia exemplul comandanţilor germani de submarine cari prin curajul şi îndrăsneala lor au ajuns legendari uimind lumea întreagă.

Sunt dator în acelaş timp să aduc felicitările mele călduroase personalului Şantierelor Navale Galaţi, Direcţiunei Generale, inginerilor constructori, lucrătorilor de toate categoriile care cu devotamentul şi cu toată vitregia vremurilor de astăzi, au lucrat cu perseverenţă pentru realizarea întocmai a contractelor al căror rezultat se vede azi.

Acest frumos rezultat al Şantierelor Navale Galaţi, se datoreşte într'o largă măsură colaborării technice cu Şantierele cele mai renumite din Germania, cărora astăzi le aduc cele mai calde felicitări.

Avem convingerea că Şantierele Navale Galaţi în perfectă colaborare technică cu Industria Navală Germană, vor continua să lucreze pentru Marina Regală cu aceiaşi dragoste şi căldură spre a ne preda în cel mai scurt timp celelalte nave comandate aici.

(Adresându-se d-lui Comandor von Arnswaldt, în limba germană, d. Ministru Contra-amiral Păiş a continuat):

Şi acum mă folosesc de această ocazie, de a mă adresa Misiunei germane de marină în România. Regret că d. amiral Fleischer n'a putut lua parte la solemnitate, rog însă pe d. Şef al Statului său Major să-i comunice următoarele:

Nu vom uita niciodată sprijinul d-voastră şi avem nădejdea fermă, şi pentru viitor, într'o colaborare rodnică, mai ales pentru realizarea marelui nostru program de construcţie.

Construcţia căutătoarelor de mine şi a vedetelor ca şi a vaselor de salvare, va avea loc în aceleaşi ateliere ca şi construcţiile de până acum. Cu spriijnul d-voastră şi al Şantierelor Navale Germane, în care ne punem toată încrederea, această dorinţă a noastră, marinărească, va deveni, credem, o realitate.

Vă exprim cu această ocazie, mulţumirile călduroase ale mele şi ale întregei marine române.

Această cooperare — a continuat în limba română d. Ministru Păiş, — începută cu Şantierele Navale Germane se completează astăzi în mod fericit prin camaraderia de arme dintre marinarii germani şi marinarii români.

Noi nu avem decât de câştigat din experienţa mare a marinarilor germani.

Plini de încredere în viitorul României să strigăm cu toţii:

„Trăiască M. S. Regele Mihai“.

„Trăiască Conducătorul Statului“.

„Trăiască Marina Regală Română“.

Fiindcă printre noi — sfârşeşte în limba germană d. Ministru Păiş — se află şi reprezentanţi ai marinei Reichului german şi ai industriei germane, îmi permit să urez în asentimentul tuturor celor de faţă:

Trăiască Excelenţa Sa Adolf Hitler, Fuehrerul Marelui Reich German.

Trăiască Marina Reichului German.

Cuvântarea directorului general

A luat, apoi, cuvântul d. ing. **Dan Perieţeanu,** directorul general la S. N. G.

Domnilor Miniştri,

Domnilor,

In numele Societăţii Şantierele Navale Galaţi şi a întregului personal dela cei mai mari la cei mici, technicieni şi lucrători, vă mulţumesc pentru prezenţa domniilor voastre la această solemnitate care pentru noi înseamnă recunoaşterea unei activităţi înfăptuite cu chezăşia celor mai bune speranţe pentru viitor.

După lucrări de reparaţiuni importante şi aproape de terminarea actualelor construcţiuni de nave, prin lansarea, de astăzi, a submarinului minier S. 2, Şantierul nostru se pregăteşte a întreprinde mai departe, executarea programului naval stabilit de Marina Regală Română prin organele sale competente. Veţi avea astfel prilejul ca în lunile ce vor veni să vedeţi ridicându-se alte corpuri de nave pe aceste cale de beton, care se golesc prin lansarea de astăzi. Experienţa câştigată în special prin construirea submarinelor ar putea fi mult folosită dacă între alte nave am putea continua mai departe cu construirea altor submarine.

Dar în afară de vasele Marinei Regale Române, este locul să arătăm încrederea noastră în construirea vaselor comerciale mai întâi pe Dunăre şi apoi pe Mare. Pentru aceasta e suficient să amintim că mijlocul de comunicaţie ideală ce se chiamă Dunărea are astăzi un trafic extrem de redus în raport cu rolul la care este chemată să joace într'un viitor mai apropiat. Prin aşezarea sa la Galaţi şantierul nostru va putea executa şi vase de Mare cu un tonaj până la 12 mii tone, care să treacă prin bara dela Sulina. De aceia programul de desvoltare viitoare prevede mărirea şi dotarea şantierului cu instalaţiunile şi calele necesare construirii de vase de acest tonaj.

Domnule Ministru, sentimentele şi intenţiunile D-voastră pentru desvoltarea Marinei Regale şi Marinei Comerciale române sunt bine cunoscute; de aceia îmi permiteţi ca din partea Societăţii S.N.G. să mulţumesc celui mai expresiv reprezentant al Marinei noastre pentru înţelegerea pusă în rezolvarea multiplelor probleme ce s'au ivit şi care s'au rezolvat fericit în spiritul unei colaborări armonioase şi a interesului general. Am lăsat în mod voit să vorbesc la urmă de colaborarea noastră cu Germania, pentrucă trebuie mărturisit că fără această colaborare rezultatele dobândite până în prezent nu ar fi putut fi realizate. Această colaborare începută de Societatea noastră încă din 1937 este nu numai technică ci şi economică şi financiară; într'adevăr, pe lângă contractul de licenţă ce avem cu firma I.V.S. şi care ne asigură concursul technic german, am obţinut din Germania şi livrări importante de materiale şi maşini, precum şi finanţarea lor. Legăturile noastre cu această firmă sunt perfectate şi suntem asiguraţi şi pe mai departe de o rodnică colaborare nu numai cu industria germană ci fapt şi mai important cu însăşi marina germană prin O.K.M., fie-mi deci îngăduit a-mi exprima d-lui Vice-admiral Fleischer mulţumirile cele mai sincere din partea Societăţii noastre.

(Adresându-se în limba germană d-lui Comandor Arnswaldt, reprezentantul d-lui Vice-amiral Fleischer d. ing. Perieţeanu a spus):

Domnule Comandor, îmi permiteţi vă rog ca în numele Societăţii S.N.G. să mă alătur la mulţumirile exprimate de d. ministru al Marinei pentru sprijinul pe care Dumneavoastră îl daţi colaborării dintre glorioasa marină germană şi marina română.

Eu vreau să remarc numai un singur fapt şi anume că această colaborare în ceeace ne priveşte a început odată cu însăşi înfiinţarea Soc. S.N.G. adică în 1937 şi că vasele noui construite în ţară se datoresc exclusiv acestei colaborări. Deasemenea mărirea şantierului nostru atât din punct de vedere tehnic cât şi maşini şi instalaţiuni, se datoreşte tot firmelor de specialitate germane.

In condiţiunile de astăzi colaborarea noastră cu Germania va trebui să fie şi mai strânsă. Nu este nici un motiv ca ceeace s'a realizat în alte împrejurări, să nu se poată realiza astăzi cel puţin tot aşa de bine ca şi în trecut.

Vă mulţumesc, Domnule Comandor, încă odată pentru tot sprijinul ce ni-l daţi, datorit căruia S.N.G. îşi va putea continua realizarea programului de lucru.

Domnule Ministru, — încheie în limba română d. ing. Periejeanu — daţi-mi voie să urez Marinei Regale Române ca Dumnezeu să încununeze glorioasa activitate a acestor submarine.

Totodată vă rog să fiţi încredinţat că şi pe viitor vom depune aceiaşi râvnă de lucru şi să fiţi interpretul nostru transmiţând Majestăţii Sale Regelui şi Conducătorul Statului întregul nostru devotament.

Trăiască Majestatea Sa Regele,
Trăiască Conducătorul Statului.

Festivitatea s'a continuat cu lansarea în condiţiuni foarte bune a submarinului, de corpul căruia d. ministru Potopeanu a spart tradiţionala şi simbolica sticlă de şampanie.

Invitaţii s'au îmbarcat apoi pe vasul N.F.R. „Ştefan cel Mare" şi au plecat spre Brăila, pe canalul Măcin până la canalul Filipoi, de unde s'au întors la Galaţi. In timpul plimbării, s'a servit invitaţilor masa. Importanţa solemnităţii dela Galaţi nu mai este nevoie să fie subliniată. Luminoasa ei semnificaţie reese atât dincolo de cuvântările rostite cu acest prilej cât şi mai ales în următoarele telegrame trimise în numele tuturor marinarilor români de d. ministru Păiş:

M. S. REGELUI MIHAI I

Azi, 25 Mai a.c., Şantierele Navale Galaţi au lansat în excelente condiţii, submarinul Nr. 2 puitor de mine.

Cu această ocaziune, toţi marinarii, cu profund respect şi călduros vă asigură, prin mine, de neţărmurita lor dragoste şi profundul lor devotament.

Subsecretar de Stat al Marinei
Contra-Amiral adj., N. PĂIŞ

D-LUI GEN. ANTONESCU, CONDUCĂTORUL STATULUI

Şantierele Navale Galaţi au lansat, azi 25 Mai a.c., în perfecte condiţiuni submarinul Nr. 2 puitor de mine.

Această navă vine să completeze şi să mărească flota noastră de război.

Ofiţerii şi marinarii de toate categoriile, cu toată căldura, vă asigură, că vă vor urma neclintiţi pe drumul onoarei, cinstei şi al dreptăţii pe care Domnia Voastră îl conduceţi.

Subsecretar de Stat al Marinei
Contra-Amiral adj., N. PĂIŞ

Premiaţi

Aflăm cu plăcere că premiul „Djuvara" a fost acordat anul acesta d-lui *Romulus Seişanu,* pentru conferinţa „Dunărea şi Marea noastră" şi d-lui *Vice-Amiral I. Bălănescu,* pentru conferinţa „Technica şi tactica submarinelor".

După cum se vede, ambele conferinţe cu caracter marinăresc.

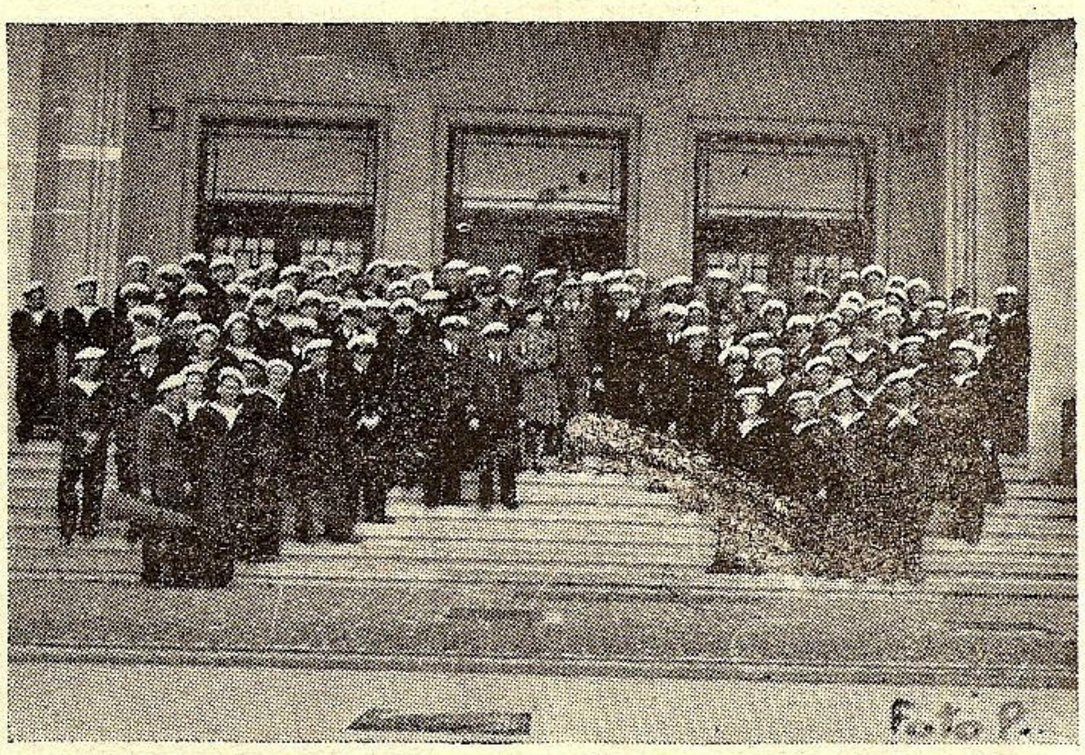
Manifestaţia de simpatie Româno-Germană dela Constanţa

Duminică 1 Iulie c. orele 10 dimineaţa a avut loc în hall-ul Gării Maritime o şezătoare organizată de echipajul Distrugătorului „Mărăşeşti" cu concursul muzicii şi corului german de sub conducerea wachemeister-ului Dornberger.

E Duminică dimineaţa. Cerul este senin, de-un albastru de topaz, aşa cum de multeori îl dă apropierea Mării. Soarele — cupă mare de aur — cade din belşug pe mare, stropind valurile cu lumini ce fug din val în val. Este în ziua aceasta atâta sărbătoare că parcă şi sufletele s'au primenit în haină de Duminică, cu o haină nouă şi curată ca şi a cerului ce acoperă această zi senină.

Marinarii Distrugătorului „Mărăşeşti" se produc azi cu o mică şezătoare în hall-ul mare al Gării Maritime. Sala mare este pavoazată cu drapele româneşti şi germane, aşezate în mijloc de zeci pavilioane.

Vin camarazii germani aviatori, apoi marinarii germani în frunte cu Comandanţii lor. Vin cu toţi cu pas sigur, zâmbindu-ne din depărtare. Ii cunoaştem, precum şi ei ne cunosc. Ii cunoaştem



Asistenţa după şezătoare

pe camarazii marinari germani decând, acolo, în marea noastră, în largul ei, am fost aproape cu sufletele noastre de sufletele lor.

Şezătoarea s'a desfăşurat după următorul program:

1. **Imnul Regal,** executat de corul distrugătorului dirijat de Caporalul Oprovici Vasile.

2. **Hoch Heidesburg** — marş executat de corul german dirijat de wache-meister-ul Dornberger.

3. **Cuvânt de deschidere,** rostit de Cap. Oprovici V.: care a spus:

Suntem tineri. Tineri români. Sufletul nostru este dornic de ascultare a vorbelor bune şi româneşti; dornic de frumos, gândurile noastre sunt senine şi voinţa cezariană.

Plămădim în singurătatea noastră departe de o altă lume, din aluatul sufletului nostru gânduri şi vreri. Vreri noi pentru o viitoare ţară nouă.

In tumultul muncii aceste şezători — izbucniri sincere şi senine — par a fi o transpunere a soldatului nostru pe pământ între ai săi. Prin cântec, poezie, toate ţâşnite din cremenea camaraderiei, lăcaşul sufletului este mai împrospătat: aceste şezători sunt o pârghie ce leagă amintirile soldatului nostru, marinarului, de-acasă cu prezentul. Prin cântec sufletul se înalţă, predominând tristeţi şi îndoieli, prin cântec rândurile se strâng şi comenzii îi este dată mai multă ascultare. Iată rostul acestor şezători, cari pe lângă această cimentare a sufletelor, împreună întregul echipaj al distrugătorului — ce constitue o familie marinărească — o înfrăţeşte aşa cum şi aceşti tineri marinari români şi-au înfrăţit destinul lor cu marea, cu zarea şi cu moartea.

Acum din nou ne-am strâns rândurile ca din acest întreg să ne înfrăţim, să ne simţim sângele curgând cu aceiaşi vioiciune la toţi. Să ne simţim bătând într'un acelaş tempo dur şi patriotic, să ne

simţim gândurile tuturor îndreptate în formă şi căldură unică spre Acel ce ne conduce, ce ne este şi ne va fi călăuză luminoasă spre recucerire de vechi pământ valah.

El, Regele Mihai I, regele oştilor române, sufletul oastei albastre a ţării, ne este în gând ca un Arhanghel, ne stă în inimii ca un vrednic urmaş al prea-vitejilor lui înaintaşi. Regele având alături de el pe vrednicul general, conducător de popor, Ioan Antonescu.

Camarazilor de arme germani le urăm, de-asemeni un bun sosit printre rândurile noastre şi îi asigurăm că, atunci când datoria ne va pune armele în mâni, vom porni dârzi şi neînfricaţi contra tuturor acelor ce ne-au jignit sufletele, ne-au smuls părţi scumpe din ţară şi ne-au rupt bucăţi din pământ sfânt.

Ţara noastră acum un an şi-a schimbat peste noapte hotarele. Intre noui hotare a renăscut un nou popr. Noui oameni, o nouă armată. O armată cuprinzătoare de suflete dornice de luptă dreaptă. Marinarii români — aceşti tineri ce în locul gândurilor trimise acasă — au purtat un an întreg dolìul răpirii pământului nostru — aşteaptă semnalul de pornire.

Atunci când goarna va suna năpraznic pe întindere de pământ românesc, vom avea o singură icoană în faţa privirilor noastre, în gândul nostru, România-Mare aşa cum a fost, cum nu este, dar aşa cum va fi.

Vom fi în prima linie de foc şi iureş românesc.

Gândurile noastre în aceste clipe sbor — înspre împreunarea lor — spre cer, alături de sufletele martirilor noştrii, cutreeră pământ românesc şi sărută brazda caldă din acelaş pământ în care odihnesc strămoşii noştri.

Sufletele noastre aşteaptă de mult comanda de pornire. O aşteptăm înfrigurati plini de bucurie că vom putea da şi noi trupul nostru ca temelie de nouă zidire de ţară nouă.

Gândind spre Rege, spre Ţară, spre cer şi morminte, marinari români în cântec vifornic de sânge, răspundem împreună cu o întreagă ţară, cu glas de ecou prin veacuri:

Suntem gata!

După aceea oratorul mulţumeşte, în limba germană, camarazilor germani urându-le bun venit în mijlocul marinarilor români pe a căror camaraderie se va putea bizui întotdeauna.

4. **Fern bei Sedan** — executat de corul german.

5. **Ruga Marinarului,** versuri originale declamate de Cap. Oprovici Vasile.

6. **Noi vrem pământ!** versuri de Gh. Coşbuc declamate de Cap. Vlăgea Ioan.

7. **Marşul Distrugătorului** — executat de corul distrugătorului.

8. **Erikonig** — poezie germană de Iohan Wolfgang von Goethe declamată de caporal Oprovici V.

9. **Rosamunde** — fox executat de muzica germană.

10. **La paşa vine un... Oltean,** versuri de Iordăchescu declamate de caporal Timofte Ioan.

11. **Ciobanul şi Dascălul,** fabulă de Vasile Militaru, declamată de Marinarul Dumitru Toader.

12. **Cucule pasăre grasă,** cor de Sabin Drăgoi, executat de corul distrugătorului.

13. **Lore** (Marschlied) executat de corul german.

14. **Brânzoaica** — versuri de Iordăchescu, recitate de caporalul Timofte Ioan.

15. **Cântece naţionale** executate din vioară — Submaestrul Bucur Vasile — acompaniat la chitară de Serg. brev. Coordoneanu Mihail.

16. **Friderikus Rex** — marş executat de corul german.

17. **Marşul Marinarilor,** de Căpitan Negulescu Zaharia executat de corul distrugătorului.

18. **Arii naţionale,** cântate de caporalul Vasilescu Ioan, acompaniat de chitară.

19. **Pâc, pâc, pâc...** cor de Ioan Vidu, executat de corul distrugătorului.

20. **„Wir fahren gegen England".** şi **Marşul Naţional German** executat de corpul german.

21. **Imnul Regal** — corul distrugătorului.

La sfârşitul şezătorii, D-l Lt. Comandor Popescu Florian a mulţumit camarazilor germani pentru participare, sperând în acelaş timp că în viitor aceste manifestaţii, de simpatie între cele două armate, vor fi cât mai multe, remarcându-se astfel calităţile poporului nostru, calităţi îndeajuns apreciate de către toţi ce ne-au cunoscut mai din aproape. Inchee spunând că dorinţa noastră, a tuturor, este ca relaţiile dintre cele două ţări amice să fie cât mai strânse, cât mai temeinice, bazate pe o adâncă cunoaştere a sufletului poporului nostru.

Serbarea a luat sfârşit printr'o satisfacţie sufletească a întregei asistenţe, care a rămas plăcut impresionată de această primă manifestaţie de acest fel, între armata română şi germană, aici la Constanţa.

Şezătoare marinărească

Compania de marinari ai Şcoalei Navale N. M. S. „Mircea" a organizat Duminică 1 Iunie ora 10 dimineaţa o şezătoare naţional-patriotică, în sala de spectacole a Şcoalei Navale. La şezătoare au luat parte pe lângă mai mulţi ofiţeri şi maeştri şi delegaţiile compuse din marinarii distrugătoarelor şi unităţilor de uscat ale Marinei.

Şezătoarea s'a desfăşurat după următorul program:

1. **Imnul Regal** executat de corul companiei.
2. **Ţara mea,** recitare de Frt. Adamescu Niculae.
3. **Fii gata,** recitare de Marinarul Grozea Gheorghe.
4. **Marşul Marinarilor** de Cpt. Negulescu Z. executat de cor.
5. **La Sarmisegetuza** recitare Marinarul Avramescu I.
6. **Doamne greu mai e!** recitare de Frt. Morariu I.
7. **Visul cu prăjitura** — antreu comic — interpretat de Frt. Adamescu N., Stancovici şi Sold. Dinu E.
8. **Deşteaptă-te Române** — cor.
9. **Voroavă,** recitare Frt. Moraru Mircea.
10. **Glas dela Nistru,** recitare copilul de trupă Tivdă C.
11. **Tiganul la Primărie** — scenetă hazlie — interpretată de Frt. Moraru M., Popa I. şi Diaconaşu Gh.
12. **Jim-bala** — cor.
13. **Trio Marinari** — triolet, cântat de marinarii: Popa Ioan, Diaconaşu Ghe. şi Mardare N.
14. **Rigoletto** — antreu comic — interpetat de Frt. Adamescu N., Stancovici V. şi Sold. Dinu E.
15. **Match de box** amator de 4 reprize a 3 minute între:

Popa Ioan (Şcoala Navală) contra Vânătoru Ioan (Distrugătorul „Mărăşeşti") şi Căldăraru Gh. (Staţia T. F. S.). Primul match de box s'a terminat la egalitate. In cel de al doilea superioritatea Frt. Popa Ioan a fost vădit remarcată.

Serbarea s'a încheiat cu Imnul Regal executat de corul Companiei.

Concert simfonic.

Luni 2 Iunie a. c. orele 7 seara a avut loc în sala de spectacole a hotelului „Palace" din oraşul nostru, un concert simfonic dat de orchestra de cameră a Academiei Muzicale din Berlin, de sub cónducerea d-lui director general von Benda.

Concertul s'a dat în semnul strânsei camaraderii ce leagă marina germană şi marina română, bucurându-se de prezenţa d-lui C'Amiral Georgescu Ioan. Din partea marinei noastre au participat ca invitaţi următorul număr de ofiţeri: 16 Comandanţi, 13 Comandanţi secunzi, 4 ofiţeri artilerie, 6 of. torpilori şi mineri, 14 şefi mecanici precum şi un mare număr de maeştrii şi marinari delegaţi ai navelor militare cât şi a unităţilor de uscat ale Marinei.

Din partea marinei germane au luat parte: Comandor Gadow, Cpt. C-dor Könecker, Maior Dräschler, Cpt. Kuhnel precum şi toţi maeştrii şi marinarii germani aflaţi în garnizoană.

Concertul s'a deschis printr'o mică cuvântare, în limba germană, a d-lui dir. general von Benda, care spune că a venit aici ca prin această manifestaţie muzicală, legăturile spirituale între ceie două naţiuni prietene să fie cât mai strânse, dându-se în acelaş timp şi un ton mai accentuat prieteniei armelor. Discursul a fost tradus în limba română de d. cpt. Holban Ştefan.

S'au executat apoi bucăţi din: Mozart, Schubert, Beethowen, Heyden, Ciaicowschi, Heinn, Renschi, etc. bucăţi, ce au fost îndelung aplaudate şi pe merit, fiind ireproşabil executate, fiecare orchestrant fiind sigur pe partitura lui şi sub bagheta minunată a d-lui von Benda. Concertul simfonic a luat sfârşit prin Imnul Regal, executat de orchestră.

D. Comandor Gadow, a mulţumit d-lui C'Amiral Georgescu Ioan cât şi întregii asistenţe pentru participare. Deasemeni a mulţumit în numele misiunii marinei germane din România D-lui Dir. general von Benda pentru gestul frumos de a da acest concert numai pentru marina germană şi română, deplasându-se special pentru aceasta aici în crezul că va contribui şi acest gest câtuşi de puţin la temeinicia legăturilor celor două popoare.

VASILE OPROVICI

Institutul Piscicol

In „Monitorul Oficial" a apărut decretul-lege pentru organizarea Institutului de cercetări piscicole al României (sau I. C. P. R.), pendinte de Ministerul Agriculturii şi Domeniilor.

El va cuprinde: Secţia de piscicultură din Institutul Naţional Zootechnic, Serviciul de hidrobiologie şi piscicultură din direcţia comercială a pescăriilor, Subsecţia de piscicultură dela Institutul de cercetări agronomice, Serviciul de pescuit în apele de munte — partea technică-ştiinţifică — din direcţia economiei vânatului.

Avansări

M. A. N. Subsecretariatul de Stat al Marinei face cunoscut că pe data de 10 Mai 1941 a făcut următoarele înaintări:

Comandor la gradul Contr'Amiral: Georgescu Ion.

Cpt. Comandor la gradul Comandor: Dobrescu R. Constantin.

Lt. Comandor la gradul de Cpt. Comandor: Ionescu St. Virgil.

Int. Maior la gradul de Int. Lt. Colonel: Botoşeanu Petre.

Aspiranţi de Marină la gradul de Locotenent: Stoian C. Ilie, Popescu Greaca, I. Vlad, Ionescu C. Ionel, Martiş V. Gr., Nicolaescu V. Dan Emil, Chiriţă M. Mihail, Pleşoianu C. D-tru, Mehedinţi C. D-tru, Apostolescu C. Grigore, Brânzea I. Ion.

Sublocotenenţi de echipaj la gradul de Locotenenţi de echipaj: Drăguşanu Gh. N., Teodosiu C. Aureliu, Mâşcă I. Ion, Calomfirescu St. Fl., Beşliu I. Atanase.

Elevi ai Şc. Navale — Secţia Punte — la gradul de Aspiranţi de Marină: Metz G., Mircea Dan, Bivolaru M. Liviu, Ene N. Ion, Stănescu E. R. Albert, Păunescu N. S. V. Titu, Răian N., Mircea Nicolae, Mâşcă I. Aurel, Păun N. Mircea, Alexandrescu Gh. Radu, Ignatiu N. Traian, Petrescu N. Iulian, Baicu St. Liviu, Constantinescu A. C-tin, Brezeanu I. Ion, Cosma I. Aurel, Bolintineanu N. Răsvan, Dragomir I. Victor, Aurite Traian Ştefan, Ionescu A. Paul, Vasilescu I. Alexandru, Rădulescu C. Gh., Gadidiv N. Victor, Atanasiu C. Ştefan, Drăgan N. D-tru.

Elevi ai Şt. Navale — Secţia mecanici — la gradul de Aspiranţi mecanici: Cenuşă N. Vasile, Gorunescu D. Grigore, Săilă N. Nicu, Avram N. Gh., Teodor C. Coriolan, Buruiană L. Gh., Şerban C. Panaite.

Daruri pentru marinari

Ca o admiraţie pentru vitejia marinarilor noştri, d. *G. Ghenciu,* mare armator din Brăila, a donat suma de 200.000 lei pentru familiile marinarilor căzuţi la datorie sau pentru cei rămaşi infirmi.

D. *Calust Asvadurov,* preşedintele filialei „Cetatea Albă" a donat 5 hectare de pământ în acelaşi scop.

Un alt admirator legat de mare şi marinari, d. *C. Alimăneşteanu* a dăruit 50.000 lei pentru ofiţerii şi echipajele navelor cari au dat la fund distrugătorul sovietic „Moscova", făgăduind câte 50.000 lei pentru pentru fiecare navă inamică scufundată.

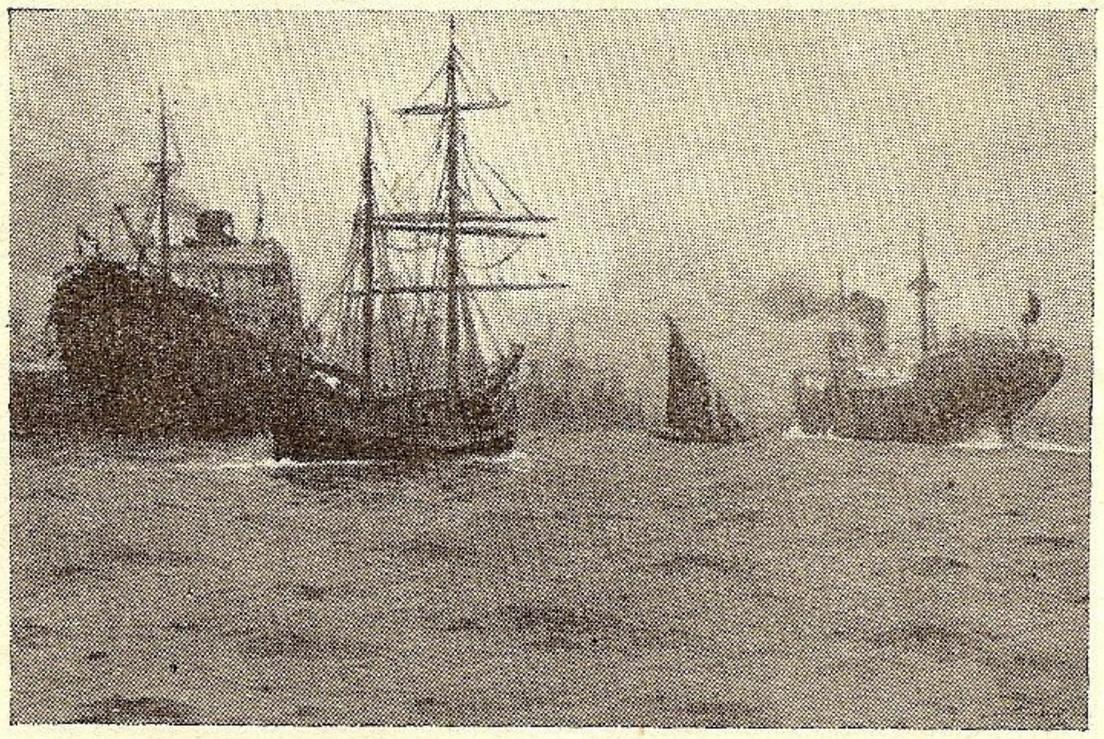
COMITETUL DE DIRECŢIE

(Sâmbătă 29.III.1941)

S'a discutat şi hotărît asupra următoarelor chestiuni:

Conferinţele de propagandă au avut un mare succes, ţinute în Capitală şi în ţară.

In Capitală au fost în sala Dalles, vorbind d-nii c.-amiral C. Negru: *Când şi cum s'au născut imperiile coloniale.* (la 2 Februarie); I. Gr. Perieţeanu: *D'Annunzio, poetul apelor italice* (la 16 Martie); comandor A. Negulescu: *Războiul naval* (la 23 Februarie); inginer Iliescu-Brânceni; *Sporturile nautice* (la 16 Februarie); general M. Schina: *Marile bătălii navale* (la 30 Martie).



In portul Brăila de pictorul D. Ştiubei

In provincie au ţinut conferinţe d-nii c.-amiral C. Negru, la Câmpu-Lung, Calafat şi Braşov; d-l comandor A. Negulescu, la Braşov şi Caracal, ambii desvoltând aceleaşi subiecte notate mai sus, iar d-l lt. c-dor E. Săvulescu va vorbi la Călăraşi.

Pentru viitoarele conferinţe, din toamnă, s'au înscris, de pe acum d-nii I. Gr. Perieţeanu, general M. Schina, căpitan Gheorghiu şi c-dor Ionescu.

Pentru cunoaşterea, cât mai bine, a asociaţiunii noastre, secretarul general a întocmit şi înaintat câte un memoriu asupra activităţii L. N. R., dela înfiinţare şi până în prezent, către ministerul instrucţiunii publice, la subsecretariatul educaţiunii; la ministerul propagandei naţionale şi la ziarul „Universul", d-lui Stelian Popescu, directorul ziarului. La ministerul propagandei a avut loc şi o conferinţă-convocare în sensul unei conlucrări comune, cât mai intense, în toată ţara, la care Liga Navală va da concursul său, alături de alte asociaţiuni.

S'a prezentat propunerea, scrisă, făcută de d. Alex. Lupescu, artist, de a i se aproba să organizeze o reprezentaţie la Opera Română din Bucureşti, sub patronajul Ligii, în seara zilei de 4 Aprilie 1941, cu scopul ca din reţeta obţinută să se verse 40% din încasări brutto, pentru ajutorarea familiilor ostaşilor căzuţi la datorie, ceeace comitetul aprobă această cerere. Toate cheltuelile vor fi suportate de d. Lupescu.

Cererea d-lui Alexandru Bilciurescu, scriitor şi ziarist, (înregistrată la nr. 239/1941), de a i se edita manuscrisul *„Thalasse"*, compus din poezii publicate în revista „Marea Noastră", se va rezolva după alcătuirea viitorului buget al Ligii.

Pentru cererea d-lui căpitan Eugen Trandafirescu, (înregistrată la nr. 132/1941), de a i se edita, de Ligă, manuscrisul *„Gânduri potrivite"* — schiţe marinăreşti — se dispune ca mai întâi manuscrisul prezentat să fie citit de comisiunea de lectură a centralei Ligii şi apoi se va hotărî ulterior.

Comitetul aprobă ca centrala L. N. R. să dispună cumpărarea hârtiei necesare pentru tipărirea celor două reviste ale Ligii pe anul 1941 şi să se depoziteze stocul furnizat.

S'a luat cunoştinţă de reprezentaţiile cari au avut loc pentru rularea filmelor cinematografice marinăreşti în Capitală şi provincie, sub patronajul L. N. R., care au dus la rezultate satisfăcătoare, din punct de vedere moral şi material. D. comandor Negulescu citeşte lista şcolilor, numărul elevilor şi elevelor cari au asistat la aceste reprezentaţii şi sumele încasate până în prezent.

COMITETUL DE DIRECŢIE
(17 Mai 1941)

Se discută şi se hotărăşte asupra următoarelor chestiuni la ordinea de zi:

Se aprobă darea de seamă pe 1940-1941 şi contul de gestiune pe acelaş timp al filialelor Călăraşi, Turnu-Severin, Constanţa, Tulcea, Galaţi, Braşov şi C.-Lung (Muscel).

Se prezintă: situaţia veniturilor şi cheltuelilor, profit şi pierdere şi contul produselor centralei la filiale.

S'a luat cunoştinţă de actele şi rezultatul spectacolului dat la Opera Română din Bucureşti, în ziua de 4 Aprilie 1941, dela care s'a obţinut o reţetă de 176.820 lei, cota cuvenită Ligii fiind 76,728 lei. Până acum s'au înaintat 70.000 lei la preşedinţia consiliului de miniştri, cu destinaţia pentru ajutorarea familiilor ostaşilor căzuţi la datorie.

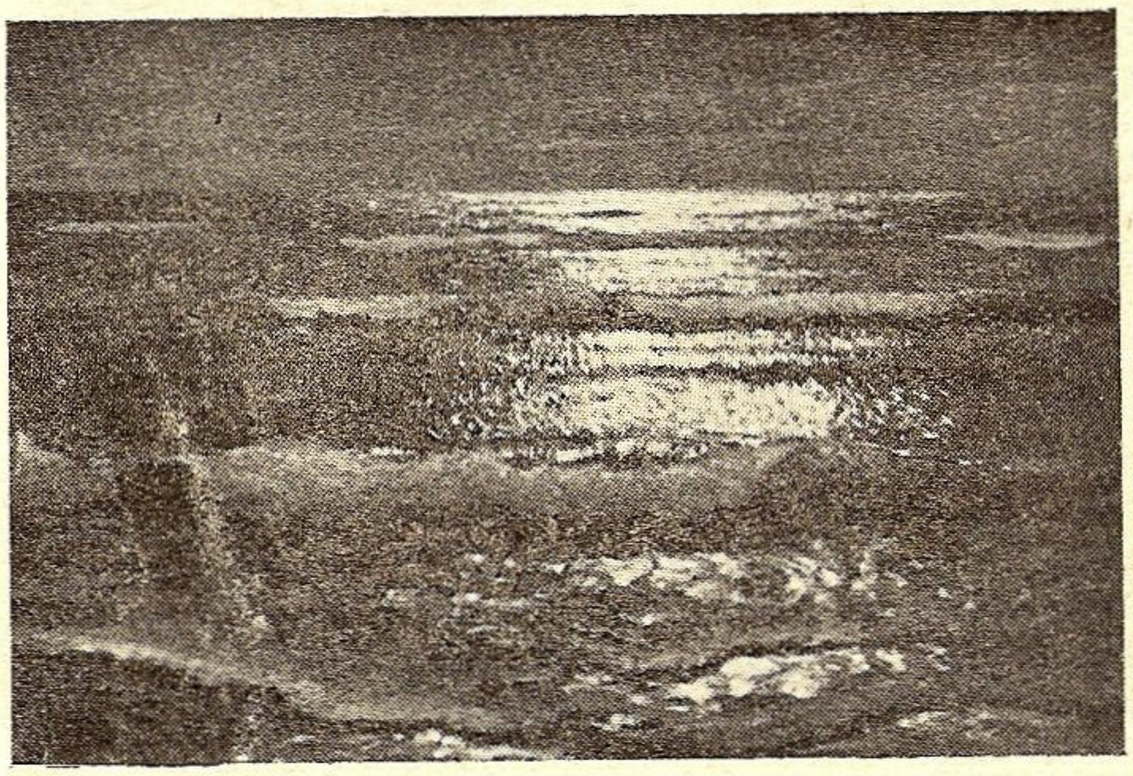
Rezultatul reprezentaţiilor cinematografice a fost destul de satisfăcător, din care rezultă modul cum se continuă propaganda Ligii în ţară în această direcţiune.

S'a luat notă de convocarea dela subsecretariatul de stat al educaţiunii naţionale, în ziua de 7 Mai 1941, sub preşedinţia d-lui general Victor Iliescu, pentru promovarea înnotului, cu rezultat satisfăcător pentru desvoltarea acestui sport, în rândurile tineretului nostru.

S'a luat cunoştinţă de procurarea hârtiei, de către centrală, necesară tipăririi revistelor „MAREA NOASTRĂ" şi „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET".

S'a luat notă de furnizarea lemnelor necesare centralei Ligii şi funcţionarilor săi.

Bugetul centralei L. N. R. pe 1941/1942, luat în discuţiune, la venituri şi cheltueli, se aprobă cifrat la 3.400.000 lei.



Noaptea de pictorul D. Ştiubei

Se discută chestiunea asigurării funcţionarilor Ligii pentru viitor şi se hotărăşte a se intra în tratative cu o societate de asigurare, dar se va cerceta şi legea asigurărilor sociale, pentruca Liga Navală să intre în legalitate, din acest punct de vedere.

Pentru localul Ligii Navale, se va interveni, în sensul ca atât pentru centrală cât şi pentru filiale să se dobândească localuri din imobilele expropiate dela proprietarii evrei. Intervenirea se va face către subsecretariatul colonizării din ministerul economiei naţionale, pe temeiul decretului-lege publicat în „Monitorul Oficial" Nr. 74 din 28.III.1941.

Se aprobă referatul relativ la diurnele cari se vor plăti delegaţilor filialelor la adunarea generală a Ligii în ziua de 1 Iunie c.

Se aprobă numirea ca preşedinte al filialei L. N. R. Iaşi, a d-lui general Cernătescu, în baza adresei nr. 1499/1941 primită dela comandamentul garnizoanei Iaşi.

S'a luat cunoştinţă de iniţiativa filialei Turnu-Severia de a-şi construi un bazin-strand, în vara acestui an, costând circa 5—600.000 lei, dela care aşteptăm primirea proectului.

COMITETUL CENTRAL
(Şedinţa din 31 Mai 1941)

Prezidează d-l **c.amiral-adjutant N. Păiş,** vice-preşedintele L. N. R.,

D-l **comandor A. Negulescu,** secretar general al Ligii, citeşte procesele-verbale Nr. 73/29.III.1941, Nr. 74/17.V.1941, încheiate de comitetul de direcţie L. N. R., de care comitetul central ia cunoştinţă şi le ratifică.

Sunt prezentate şi aprobate dările de seamă şi conturile de gestiune pe 1940—41 şi proectele de buget pe 1941—42 ale filialelor: Tulcea, Galaţi, Călăraşi, Turnu-Severin, Câmpu-Lung (Muscel), Braşov, Brăila.

Comitetul central ratifică aprobarea dată de comitetul de direcţie pentru numirea d-lui general Cernătescu ca preşedinte al filialei L. N. R. Iaşi.

Comitetul a luat cunoştinţă cu satisfacţie de conferinţele ţinute în Capitală de domnii: c- amiral C. Negru, I. Gr. Perieţeanu, comandor A. Negulescu, inginer N. Iliescu-Brânceni, general M. Schina; iar în provincie domnii c. amiral Negru şi comandor Negulescu.

S'a luat cunoştinţă de textul memoriilor alcătuite de centrala L. N. R. şi prezentate: ministerului instrucţiunii publice, subsecretariatului educaţiunii naţionale şi ministerului propagandei.

Totdeodată se comunică membrilor despre convocarea dela subsecretariatul educaţiunii pentru **problema înnotului,** care a avut loc în ziua de 7 Mai 1941.

Se ia cunoştinţă de editarea volumului **„Thalassa",** de Alex. Bilciurescu (poezii publicate în revista „MAREA NOASTRA).

Se comunică rezultatul reprezentaţiei dela Opera română din Capitală, din ziua de 4 Aprilie 1941, care a fost astfel: 176.820 lei, din care 76.728 lei cota cuvenită Ligii, din aceştia s'au trimis 70.000 lei la preşedenţia consiliului de miniştri, d-lui general Antonescu, pentru care se dă citire scrisorii de primirea banilor, destinaţi familiilor ostaşilor căzuţi la datorie.

Se aduce la cunoştinţa membrilor că centrala a procurat hârtia necesară tipăririi celor două reviste, fapt pe care comitetul îl aprobă.

D-l comandor Negulescu dă citire şi explicaţiile trebuitoare la bugetul centralei Ligii, pe exerciţiul 1.IV.941—31.III.1942; comitetul aprobă bugetul cifrat la venituri şi cheltueli de 3.400.000 lei.

Se aduce la cunoştinţa membrilor că centrala Ligii s'a gândit să se ocupe mai mult de funcţionarii săi, prin a-i asigura la o societate particulară de asigurări şi la Stat prin asigurările sociale dela ministerul ocrotirilor sociale.

Se face cunoscut că centrala L. N. R. a intervenit către ministerul economiei naţionale să destine imobile pentru sediile centralei şi filialelor Ligii, din cele expropriate dela evrei.

Secretarul general citeşte darea de seamă anuală a centralei

L. N. R., pe timpul 1 Ianuarie 1940—31 Martie 1941, pe care comitetul o aprobă.

Prezentată, se aprobă cererea de demisie a d-lui c. amiral Niculescu-Rizea, din comitetul L. N. R., rămânând ca membru activ al Ligii, pentru viitor.

E propus şi cooptat ca membru în comitetul central L. N. R. d. general de divizie Virgil Economu, preşedinte al „Asociaţiunii scriitorilor militari români".

D-l c. amiral Păiş comunică următoarele:

Noul statut al Ligii a fost întocmit şi prezentat forurilor competente, cari şi-au dat avizul favorabil; tribunalul Ilfov l-a înregistrat la secţia notariat, prin procesul verbal Nr. 6471/26.II.1941 şi de curând ne-a fost înaintat la centrala noastră. Cum, după legea în vigoare, trebue să treacă un termen de zece zile libere, pentru orice eventuală contestaţie, rămâne ca să poată fi perfectat noul statut după trecerea acestui termen. Deci va fi nevoe de o nouă adunare extraordinară pentru alegerea marelui consiliu.

Comitetul central aprobă această comunicare a d-lui vice-preşedinte amiral Păiş.

D. c. amiral Păiş, aduce la cunoştiinţă membrilor că, faţă de situaţia actuală, anul acesta nu se va mai sărbători **„Ziua Apelor".**

Rularea filmelor, în Capitală şi în ţară, a dus la rezultate satisfăcătoare.

După cele spuse de d. Henry August, preşedintele asociaţii nautice „Dor de Ducă", comitetul aprobă suma de 15.000 lei, din partea Ligei Navale, pentru cupa şi premiile ce vor fi decernate concurenţilor ce vor participa la demonstraţiile nautice, în ziua de 1 Iunie a. c., pe lacul Băneasa.

Adunarea Generală
(1 Iunie 1941

Adunarea a fost prezidată de d-l c. amiral adj. **N. Păiş,** subsecretar de Stat al marinei, vice-preşedinte al L.N.R., fiind asistat de d-l comandor A. Negulescu, secretarul general al Ligii.

D-l c. amiral Păiş, în cuvântul de deschidere, arată că formele statutare fiind împlinite, adunarea generală este legal constituită.

In continuare, d-l amiral Păiş îşi exprimă sentimentul unanim, de care întreaga naţiune a fost cuprinsă prin tristele evenimente întâmplate timp de un an, dar totdeodată ne punem nădejdea într'un viitor mai bun pentru ţară. Rosteşte cuvinte omagiale pentru M. S. Regele MIHAI I, care a binevoit să dea Inalta Sa aprobare, primind a fi Preşedintele de Onoare al Ligii; şi pentru domnul general **Ion Antonescu,** Conducătorul Statului, care a fost ales membru de onoare al Ligii. Adunarea, în picioare, manifestă prin vii aplauze, unanima adeziune la cuvintele pentru M. S. Regele şi domnul general Antonescu.

D-l **amiral Păiş** arată că broşura pe care fiecare din membrii a primit-o, cuprinde activitatea desfăşurată de Ligă, în cadrul statutului, care a fost publicată şi în revistă la timp; ea e cunoscută de toţi membrii; totuşi domnul comandor Negulescu va face un expozeu semnalând părţile mai importante din broşură.

O primă datorie ni se impune ca înainte de acest expozeu să ne îndreptăm gândurile noastre pioase la scumpii dispăruţi legaţi de Liga Navală şi de marină: amiralul I. Coandă, fostul prim-vice-preşedinte al Ligii, profesorii Nicolae Iorga, Uică, N. Georgescu, amiral N. Negru, căpitan Alex. Dumitriu, lt. comandor mecanic Mârza Simion, amiralul Zaharia Ionescu, c. amiralul M. Mihăilescu, inginer I. C. Fundăţeanu, preot Zenobie Popovici. Adunarea păstrează un moment de reculegere.

După ce d-l amiral Păiş mulţumeşte membrilor prezenţi, atât din Capitală cât şi delegaţilor din provincie, dă cuvântul secretarului general al Ligii.

D-l **comandor Negulescu** dă cetire dării de seamă, pe care adunarea o ratifică prin aclamaţiuni unanime.

D-l inginer I. Ghica citeşte raportul cenzorilor, care e aprobat cu unanimitate, dând descărcarea legală.

D-l **comandor Negulescu** expune bugetul viitor al Ligii, dând explicaţiunile necesare, bugetul fiind fixat la 3.400.000 lei, la venituri şi cheltueli.

Adunarea aprobă bugetul pe 1941—42.

D-l amiral Păiş propune şi adunarea aprobă ca filialele L. N.R. din ţară şi pe anul bugetar 1941—42 să nu plătească nici-o cotă centralei Ligii, din cotizaţiile membrilor (art. 65) cum a fost anul precedent.

Deasemenea, după propunerea d-lui amiral, rămân aceleaşi cotizaţii pentru membri: 240, 120, 60 şi 24 lei, după aceleaşi norme din anul trecut, pentru membri majori şi juniori.

D-l amiral Păiş propune, iar adunarea aprobă, ca pe anul bugetar viitor să fie realeşi aceiaşi cenzori ai Ligei şi anume d-nii: ingineri inspectori generali I. Ghica şi N. Georgescu, comandorii Virgil Popescu şi Horia Măcelaru şi avocat Calust Asvadurov.

D-l amiral Păiş arată că, după propunerea făcută şi aprobarea dată de comitetul central, d-l general de divizie (r) Virgil Economu, preşedintele „Asociaţiei scriitorilor militari români", a fost cooptat membru în comitetul central. Adunarea ratifică această aprobare dată.

D-l inginer **Iliescu-Brânceni,** aduce, în numele întregei adunări, mulţumiri d. amiral Păiş, pentru devotamentul depus în serviciul Ligii.

D-l amiral Păiş, în încheere, mulţumeşte tuturor membrilor şi reprezentanţilor filialelor L. N. R., participanţi, mai mulţumeşte şi colaboratorilor apropiaţi ai centralei pentru concursul dat Ligei, apoi îşi exprimă dorinţa — care e în asentimentul general — ca să se expediezc telegrame omagiale către M. S. Regele Mihai, M. S. Regina Mamă Elena, d. General Antonescu, Conducătorul Statului şi d. General Iacobici, Ministrul Apărării Naţionale.

Ordinea de zi fiind terminată, d-l amiral Păiş mulţumind, încă odată, adunării, închee şedinţa, după ce dă citire telegramelor omagiale ce urmează a fi expediate (vezi pag. 138) şi a celor primite:

Membrii Ligei Navale Române, filiala Turnu-Severin, cu prilejul şedinţei de constituire a comitetului, vă aduc călduroase mulţumiri pentru sprijinul acordat în trecut.

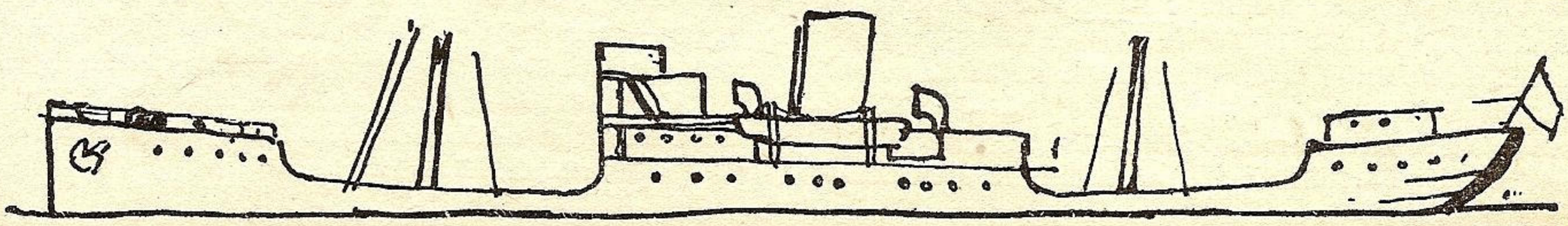
Vă solicită respectuos întregul şi puternicul Dvs. sprijin pentru construcţia la Turnu-Severin, loc de atâtea ori istoric şi însemnat în evoluţia marinei româneşti, a unui basin plutitor pentru înnotul atât de necesar tineretului.

Vă asigurăm de munca noastră asiduă şi vă urăm sănătate şi realizarea proectelor domniei-voastre, scumpe tuturor inimilor româneşti, pentru propăşirea marinei noastre.

Preşedinte,
Avocat, VIRGIL NETTA

Impiedicaţi a lua parte la adunarea generală a Ligei Navale, cu respect anunţ că sunt de acord pentru descărcarea comitetului de hotărârile ce se vor lua, asigurându-vă, în numele comitetului filialei Brăila, de tot concursul şi profundul nostru devotament.

Comandor, CERNA



Cronica Sportivă

Consfătuirea dela Ministerul Educaţiei

Ca urmare a sugestiunei L. N. R., au fost convocaţi la Subsecretariatul de Stat al Educaţiei, delegaţii tuturor instituţiunilor şi societăţilor cari au printre preocupările lor promovarea sporturilor de apă.

Consfătuirea a început la ora 19, în sala de conferinţe a Subsecretariatului de Stat al Educaţiei, sub preşedinţia Domnului Ministru Subsecretar de Stat al Educaţiei, General Victor Iliescu, fiind prezenţi:

— Din partea „Ligii Navale Române": d. General Negreanu, d. Comandor Negulescu şi d. Avocat Asvadurov.

— Din partea Direcţiei Educaţiei Fizice din Subsecretariat: d. Profesor Mihăilă, Directorul Educaţiei Fizice;

— Din partea Academiei Naţionale de Educaţie Fizică: d. Profesor V. Roşală;

— Din partea Comandamentului Pregătirii Premilitare: d. Colonel Georgescu, Şeful de Stat Major;

— Din partea Fundaţiei „Regele Mihaiu I": d. Profesor Cojocaru, Inspector în Fundaţie.

— Din partea Asociaţiei Profesorilor de Educaţie Fizică: d. Profesor Gheorghiu, preşedintele asociaţiei;

— Din partea Federaţiei Române de Sporturi Nautice: d. Profesor Macovei, secretarul Federaţiei.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat deschide consfătuirea, arătând că iniţiativa acestei adunări aparţine D-lui Contra-Amiral N. Păiş, vicepreşedintele Ligii Navale, căruia îi transmite mulţumirile sale personale şi ale Subsecretariatului.

Desvoltă apoi scopul consfătuirii: studierea posibilităţilor de promovare a sporturilor de apă prin difuzarea lor în marea massă a tineretului de toate categoriile, întocmirea unui program minimal de activitate şi stabilirea normelor de colaborare între instituţiunile şi organizaţiile reprezentate la consfătuire.

Se citeşte ordinea de zi, care se alătură în copie.

Asupra primului punct al ordinei de zi: „Situaţia lucrărilor Subsecretariatului Educaţiei privind înnotul şi canotajul", Domnia-Sa expune importanţa igienică şi utilitară a sporturilor de apă, precum şi posibilităţile Subsecretariatului în susţinerea acestora. Subsecretariatul nu va putea activa cu toată eficacitatea, în această privinţă, decât după apariţia legii speciale care îi va preciza drepturile. Totuşi, pentrucă sezonul sporturilor de apă începe, trebue pornită cât mai curând o acţiune de încurajare şi susţinere a acestor îndeletniciri.

Programul de activitate preconizat de Subsecretariatul de Stat al Educaţiei, respectând ordinea de urgenţă impusă de situaţia actuală a factorilor: personal specializat, instalaţii, teren, material, etc., e următorul:

— Organizarea unei şcoli de instructori, în cursul lunei Iunie. In această şcoală, în afara şedinţelor de înnot propriu zise, se vor preda şi cunoştinţe cu caracter higienic, medical, educativ, şedinţe de salvare şi prim ajutor, noţiuni de organizare de cursuri şi competiţiuni.

— Instructorii formaţi în această şcoală, alături de cei formaţi în şcolile din anii precedenţi, vor porni să răspândească în toate colţurile ţării dragostea pentru practicarea sporturilor de apă, organizând la rândul lor cursuri de înnot şi canotaj.

— In opera lor vor fi susţinuţi de o propagandă activă, obţinută prin: publicaţiuni (articole în ziare şi reviste, broşuri, planşe), conferinţe la radio şi în public, filme şi fotografii documentare, demonstraţii şi concursuri etc. Intreagă această campanie va culmina la ziua marinei, 15 August, când se vor organiza pe întreaga ţară manifestaţiuni cu caracter festiv, la reuşita cărora vor colabora toate bunăvoinţele locale.

Se dă cuvântul celor prezenţi, pentru discuţia punctului 1:

Domnul Comandor A. Negulescu, din partea Ligii Navale Române, expune rolul Ligii în încurajarea şi popularizarea sporturilor de apă, precum şi activitatea depusă până în prezent în acest scop. Liga Navală Română nu organizează cursuri propriu zise, dar e un organ de propagandă, de îndemn, de încurajare; a prevăzut în buget 150.000 lei pentru promovarea sporturilor de apă.

Prezintă, pentru completarea celor spuse:

— o copie după memoriul adresat Ministerului Instrucţiunii, prin care se cere introducerea obligatorie a înnotului, în programele şcolare, acolo unde se poate practica;

— o copie după adresa către Ministerul Instrucţiunii, pentru organizarea sporturilor de apă.

Domnul Avocat Asvadurov, tot din partea Ligii Navale Române, adaogă că necunoaşterea înnotului atrage, numai la noi în ţară, aproape 1000 victime anual.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat, promite că se va interveni atât pe lângă Ministerul Apărării Naţionale cât şi pe lângă Ministerul Instrucţiunii, pentru introducerea obligatorie a sporturilor de apă în programul armatei şi şcoalei acolo unde se poate.

Domnul Profesor Macovei, din partea Federaţiei Române de Sporturi Nautice, anunţă că Federaţia e pe punctul de a forma instructori pentru înnot şi canotaj, dintre studenţii şi absolvenţii Academiei Naţionale de Educaţie Fizică. Societatea „Metropola" pune la dispoziţia acestei şcoli de cadre: lacul, plaja, instalaţiile şi toate ambarcaţiunile, precum şi întreţinerea instructorilor.

Domnul Profesor Roşală, din partea Academiei Naţionale de Educaţie Fizică, la întrebarea Domnului Ministru dacă studenţilor A. N. E. F. nu li se predă înnotul şi canotajul, arată că Academia îşi ţine de douăzeci de ani cursurile sale de vară la Eforie, pentru studenţi şi amatori. Frecventarea de către studenţii şi absolvenţii A. N. E. F. a şcolilor de instructori pentru înnot şi canotaj ar avea numai scopul de a perfecţiona şi unifica metoda de predare. In plus, studenţii A. N. E. F. vor putea beneficia în acest fel de ambarcaţiunile cluburilor situate pe lacurile din preajma Bucureştiului. Academia Naţională de Educaţie Fizică va stabili împreună cu Federaţia Română de Sporturi Nautice locul unde se va instala şcoala de cadre.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat, anunţă că pune la dispoziţia, atât a Federaţiei Române de Sporturi Nautice cât şi a Academiei Naţionale de Educaţie Fizică şi a Ligii Navale Române, oricare dintre terenurile Subsecretariatului aflate pe malurile lacurilor asanate din jurul Bucureştiului, pentru a fi folosite în scopul propagării sporturilor de apă în marea massă a tineretului.

Deasemeni se vor stabili împreună cu concesionarii strandului Kisseleff, care face parte tot din terenurile aparţinând Subsecretariatului de Stat al Educaţiei, zile şi ore pentru tinerii înscrişi în Federaţia Română de Sporturi Nautice. Se va interveni şi pe lângă Primăria Municipiului Bucureşti pentru a se acorda folosirea ambarcaţiunilor de pe lacul Herestrău de către aceiaşi tineri, în schimbul unei taxe minime.

Domnul Profesor Cojocaru, din partea Fundaţiei Regele Mihai I, expune activitatea Fundaţiei pentru răspândirea sporturilor de apă în mediul rural. Aminteşte organizarea Zilei Marinei la sate, care a revenit întotdeauna Căminelor Culturale. Dela înfiinţarea Echipelor Regale Studenţeşti, acestea — prin specialiştii respectivi — au organizat cursuri de înnot şi canotaj în satele din regiunile de apă, demonstraţiuni şi întreceri sportive. Incepând din acest an, Fundaţia intenţionează să formeze instructori dintre tinerii rurali, bineînţeles în colaborare cu Pregătirea Premilitară. Pentru regiunile fără ape, se vor încerca schimburi de tineri.

Domnul Subsecretar de Stat al Educaţiei asigură Fundaţia Regală Regele Mihai I de colaborarea premilitarilor la această operă.

Domnul Profesor Gheorghiu, din partea Asociaţiei Profesorilor de educaţie Fizică, asigură că toţi colegii săi, cari sunt constituiţi pe cercuri de specialitate în oraşe, sunt dispuşi oricând să-şi ofere serviciile. Crede că e nevoe să fie chemaţi doar la un curs foarte scurt, de câteva zile, pentru unificarea de metodă şi stabilirea normelor de colaborare cu celelalte organe şi iniţiative. Cheltuielile de transport să fie asigurate.

Propune să se formeze comitete de iniţiativă pe oraşe, pentru susţinerea sporturilor de apă. Aceste comitete ar putea fi organizate de Consiliile Interşcolare care, în timpul verii nu au activitate prea încărcată. Roagă Subsecretariatul de Stat al Educaţiei să intervină în acest sens pe lângă Ministerul Instrucţiunii, pentru a se da dispoziţiuni Consiliilor Interşcolare.

Roagă Subsecretariatul să se intervină deasemenea pe lângă Ministerul de Interne, pentru a se da dispoziţiuni Primăriilor oraşelor să dea posibilitate copiilor săraci să practice înnotul, punându-le la dispoziţie strandurile existente, plătind instructori şi asigurându-le o mică gustare, eventual în colaborare cu cantinele şcolare. Prezintă exemplul Primăriei Municipiului Bucureşti, care a pus strandul Obor la dispoziţia tineretului sărac din acel cartier, oferindu-i şi gustarea. Investiţiile Primăriei în acest scopu s'au ridicat până la 15.000.000 lei.

Tineretul din regiunile fără ape să fie trimis în tabere, în regiuni de râuri sau lacuri, eventual la mare.

Domnul Comandor Negulescu, propune să se ceară comitetelor şcolare să colaboreze la subvenţionarea acestei opere.

Domnul Avocat Asvadurov, după ce primeşte din partea Domnului Ministru Subsecretar de Stat afirmaţiunea că Pregătirea Premilitară, cu organele sale, constitue singura cale directă de transmitere către periferie a autorităţii Subsecretariatului, propune ca organizarea comitetelor de iniţiativă să fie trecută în grija organelor Pregătirii Premilitare, care pot fi direct conduse. Subsecretariatul de Stat al Educaţiei să indice persoanele care urmează a face parte din aceste comitete. In principiu: reprezentanţii autorităţilor locale, şcolii, armatei, Ligii Navale Române, Federaţiei Române de Sporturi Nautice, Fundaţiei Regele Mihai I etc.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat, aprobând în principiu propunerea, dă dispoziţiuni Domnului Colonel Georgescu pentru studierea problemei comitetelor de iniţiativă, asigurând că se va interveni şi pe lângă Ministerul Instrucţiunii pentru a se îndemna Consiliile Interşcolare şi diriginţii de clase, în acelaşi sens.

Sesizat de Domnul Avocat Asvadurov că nu s'a vorbit nimic despre şcoala pânzei, care e adevărata şcoală marinărească şi care e singura în stare să formeze dragostea de mare, Domnia Sa asigură că şcoala pânzei nu a fost neglijată în programul preconizat, dar că aceasta constitue doar un stagiu mai înaintat şi mai dificil al canotajului. Dintre sporturile de apă, înnotul — prin caracterul său sănătos şi utilitar — reprezintă prima treaptă de necesitate; urmează apoi ramele şi numai într'a treia ordine de urgenţă pânzele.

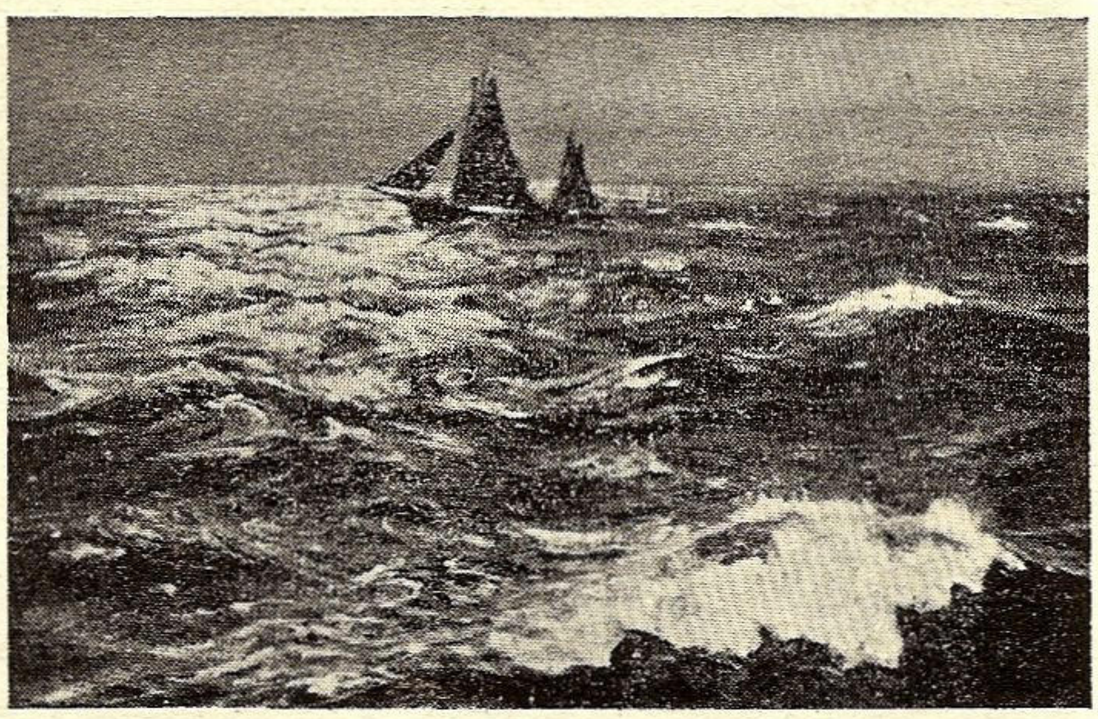
Intrucât conţinutul punctului 2 din ordinea de zi: „Promovarea înnotului şi canotajului în mediul rural" a fost atins şi expus mai înainte de către reprezentantul Fundaţiei Regele Mihai I, se trece la punctul următor: „crearea de debarcadere şi construirea de ambarcaţiuni".

Domnul Comandor Negulescu, la discuţiunea acestui punct, constată că nu-i atât de dificilă construirea debarcaderelor, cât aceea a garajelor pentru ambarcaţiuni. Construirea acestora e foarte scumpă şi nu vede cine ar putea ajuta în acest scop.

Domnul Avocat Asvadurov, recunoaşte că, pentru întregul sport al canotajului, cheltuielile materiale importante fac ca practicarea lui să nu poată fi impusă. Rămâne doar de încurajat iniţiativa particulară.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat adaogă că intenţia Domniei Sale nu este de a impune cât de puţin în această direcţie, ci numai de a stimula dând directive şi facilizând punerea lor în practică. Tocmai pentru aceasta e neapărat necesară colaborarea între instituţiile şi organizaţiile reprezentate la consfătuire. Subsecretariatul va adresa un apel Ministerului Propagandei, pentru a permite acestor organe difuzarea la radio a conferinţelor cu subiecte privind sporturile de apă; deasemenea presei, pentru a primi şi da întâetate articolelor cu aceleaşi subiecte.

Domnul Comandor Negulescu, anunţă că Domnul Contra-Amiral Păiş propune Subsecretariatului de Stat al Educaţiei să cumpere clădirea şi instalaţiunile „Salvamar" dela Mamaia. Instalaţiunile acestea pentru sporturi nautice ar fi unele dintre cele mai complete din ţară.



In lumina soarelui, de pictorul D. Stlubey.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat arată că Subsecretariatul nu dispune acum de fonduri. Deocamdată intenţionează achiziţionarea Strandului Municipiului Iaşi, dotat şi cu un teren amenajabil pentru sporturi de uscat, pe care ar urma să-l completeze şi să-l pună la îndemâna tineretului şcolar şi universitar din Iaşi, precum şi a celorlalţi tineri din grupări organizate.

Asupra instalaţiunilor „Salvamar", Subsecretariatul are totuşi anumite revendicări şi se vor da dispoziţiuni Direcţiei Administrative pentru studierea acestei chestiuni.

Trecând la punctul următor al ordinei de zi: „Folosirea lacurilor din jurul Capitalei pentru practicarea înnotului şi canotajului", se constată că această problemă a mai fost desbătută cu ocazia punctelor anterioare.

Se repetă invitaţia adusă reprezentanţilor Ligii Navale Române, Academiei Naţionale de Educaţie Fizică şi Federaţiei Române de Sporturi Nautice de a înainta Subsecretariatului cereri pentru folosirea terenurilor aparţinând acestui Subsecretariat, apoi se dă cuvântul pentru ultimul punct: „Diverse".

Domnul General Negreanu îşi arată dorinţa de a vedea activitatea Subsecretariatului de Stat al Educaţiei extinzându-se, în ceeace priveşte sporturile de apă, mai ales asupra restului ţării, la Bucureşti fiind destul de mult făcut în această direcţie. Nevoia se simte însă la elementul românesc din ţară, în special cel rural, deci accentul trebuie pus pe teritoriu.

Să colaboreze toate autorităţile, Instituţiile şi organizaţiile de resort, dar sub egidia Subsecretariatului de Stat al Educaţiei.

Domnul Ministru Subsecretar de Stat, la cuvântul de încheere, ia act de toate desideratele exprimate de cei prezenţi şi expune concluziile consfătuirii, rezumate astfel:

— Promovarea sporturilor de apă, ţinându-se seama de importantele caracteristice pe care le prezintă acestea: condiţiuni igienice de manifestare, caracter pronunţat utilitar, calităţi psihice interesate etc., a fost înscrisă în programul de activitate al unui număr însemnat de instituţiuni şi organizaţiuni, cea mai mare parte dintre ele reprezentate la consfătuire.

— Iniţiativa, atât din partea autorităţilor de Stat cât şi cea particulară, nu lipseşte, dar această bunăvoinţă nu este peste tot completată şi de posibilitatea obţinerii fondurilor necesare pentru punerea ei în practică.

— In stadiul actual al lucrărilor, Subsecretariatul de Stat al Educaţiei nu poate asigura completarea acestor lipsuri materiale; rămâne de încurajat iniţiativa dinafară şi mai departe. Totuşi Subsecretariatul pune la dispoziţia sporturilor de apă toate terenurile sale practicabile.

— Deasemeni, domeniul de activitate al Subsecretariatului de Stat al Educaţiei fiind prea vast, soluţia cea mai practică pentru începerea cât mai neîntârziată a campaniei pentru sporturi de apă este colaborarea organelor reprezentate la consfătuire, prin organizarea de „comitete de iniţiativă" locale. La constituirea acestor

comitete va fi solicitată şi participarea celorlalte instituţiuni: autorităţile publice, armata, şcoala etc., precum şi particularii bine intenţionaţi.

Subsecretariatul de Stat al Educaţiei oferă auspiciul său şi înţelege să dea directive pentru bunul mers al campaniei şi să o coordoneze.

Incheind, Domnul Ministru Subsecretar de Stat mulţumeşte celor prezenţi pentru participare, pentru propunerile făcute şi pentru colaborarea promisă.

Directorul Educaţiei Fizice
Profesor I. MIHAILA

COMUNICAT

Comunicatul dat de O. S. R. acum câteva zile cu privire la suspendarea activităţii sportive, prin faptul că s'a produs în urma unei adrese din partea Prefecturii Poliţiei Capitalei, avea un punct neclar pe care O. S. R. s'a grăbit să-l lămurească prin următoarea precizare:

„Opreliştea impusă de guvern asupra manifestărilor sportive, are caracter parţial. Se referă numai la concursurile care atrag public numeros.

„In consecinţă, activitatea sportivă, pregătire şi concurs, mai puţin matchurile de football şi cursele de cai, vor continua în toată ţara".

Organizarea Sportului Românesc

O. S. R. Decizia Nr. 12

In cadrul evenimentelor actuale:

1. Federaţiile şi Grupările sportive, îşi vor continua activitatea sportivă în slujba educării fizice şi morale a tineretului nemobilizat.

2. Orice sportiv nemobilizat, care are reşedinţa în prezent într'o altă localitate decât aceia în care se găseşte gruparea sa, are obligaţiunea de a se înrola şi antrena în cadrul unei grupări din localitatea respectivă.

3. Fiecare grupare sportivă va fi condusă de cel mai indicat membru nemobilizat, iar membrii grupărilor sunt obligaţi a răspunde imediat la chemarea preşedintelui lor.

4. Fiecare grupare sportivă are datoria patriotică a-şi oferi serviciile autorităţilor locale militare în slujba lucrărilor şi a muncii de folos naţional.

5. In timp de 10 zile dela publicarea prezentei, fiecare grupare va comunica O. S. R.-ului, prin Federaţia respectivă, anume ce a înfăptuit din obligaţiunile prevăzute la punctul 4.

(ss) Locot.-colonel
CONST MEDELEANU

Apelul O. S. R.

Sportivi!

„Războiul dreptăţii şi onoarei româneşti este în toiu.

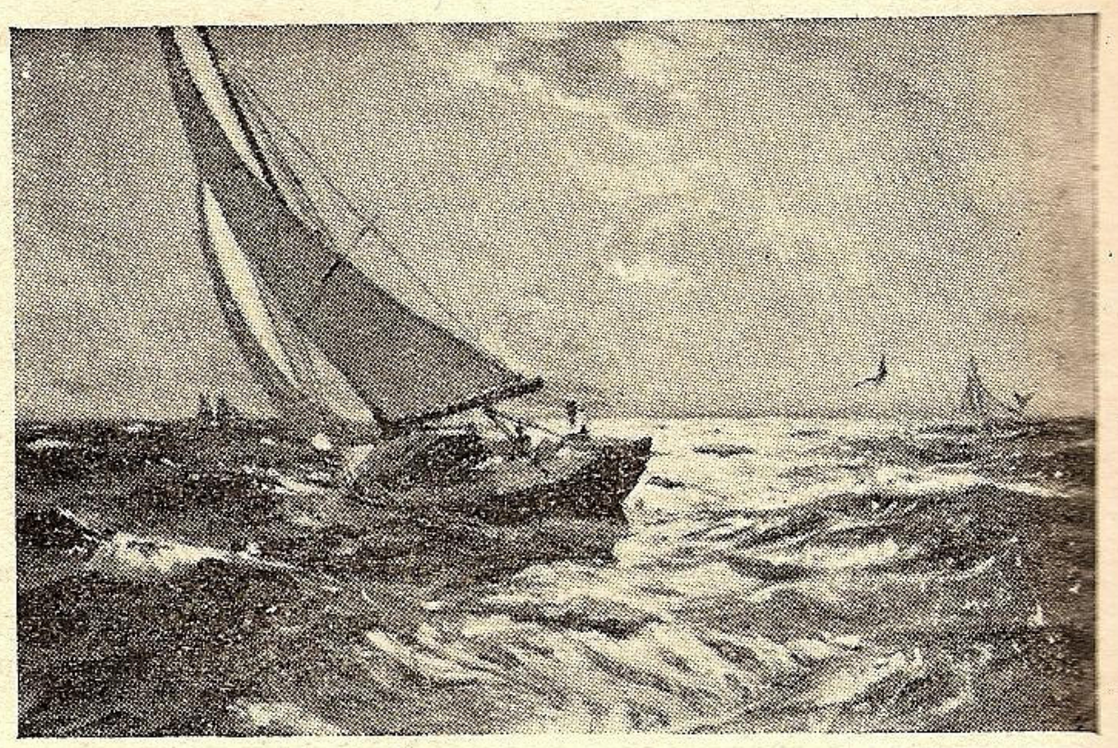
Astăzi, mai mult ca oricând, Patria are nevoe de feciori vânjoşi la trup şi cu suflete tari.

Activitatea sportivă asigură sănătatea trupească şi sufletească, şi deci trebue continuată.

Sportivi, oţeliţi-vă — în clipele voastre libere — pentru a fi cei mai îndrăzneţi în luptă şi cei mai productivi în muncă.

Voi aveţi datoria faptelor în plin; oricând şi oriunde Patria v'o cere".

Şeful Sportului Românesc
Lt.-Col. CONST. MEDELENU



Regate la Constanţa, de pictorul Stiubei

Noul comitet al federaţiei Sporturilor.

In consfătuirea avută cu şeful O. S. R., d. căpitan Mircea Bârzănescu, preşedintele F. R. S. A., a propus lista noului comitet federal care a fost aprobată întocmai.

Au fost numiţi d-nii: ing. I. Berindei, Robert Hettasch, ing. Pavel Deac şi Victor Catina.

Cursul pentru instructori de canotaj la început.

Pentru a se da desvoltarea cuvenită canotajului la noi, F. R. S. A., a înţeles că nu poate face acest pas fără instructori de specialitate şi a înfiinţat primul curs pentru viitorii iniţiatori în acest sport.

Incepând de ieri zilnic între orele 17—19, la cabana F. R. S. A., dela lacul Floreasca se ţin astfel de cursuri cu studentele şi studenţii din anul 1 A. N. E. F., sub conducerea d-lui ing. P. Deak, un cunoscător al canotajului.

Alegerea instructorilor din cadrele viitorilor profesori de educaţie fizică, e bine privită, deoarece aceştia au posibilitatea de a desvolta cunoştinţele şi propaga canotajul în rândurile tineretului.

Anunţăm că acest curs este uvertura celui de anul viitor, care va fi condus de specialişti germani şi va ţine 2 luni, în care cursiştii vor fi iniţiaţi în tainele sporturilor pe apă ca: înnotul, salvările, canotajul, velele şi navigaţia motorizată.

Până atunci însă, suntem mulţumiţi de începutul promiţător.

Cupa „Primăverii" pentru yole olimpice.

Primele regate de yole olimpice din acest an, după ce au fost amânate de două ori, s'au ţinut Luni 9 Iunie pe lacul Herăstrău pe un vânt şi timp prielnic şi în prezenţa d-lui ing. N. Caranfil şi Furnarachi.

In organizarea excelentă a clubului Metropola concursul s'a ţinut în 3 serii a câte 3 ture.

Pe echipe a câştigat Yacht Club Român prin echipele Gibory 44 p. şi Podanu 38 p. totalizând 82 p.

Al doilea s'a clasat Metropola prin Grigore 41 p. care deşi tânăr în acest sport, a fost revelaţia zilei şi Ghezzo 27 p. în total 68 p.

Individual a ieşit primul rutinatul Gheles I. C. R. R. 44 p. la egalitate cu Gibory.

La sfârşit d. ing. N. Caranfil a mulţumit concurenţilor şi i-a asigurat că va da tot concursul ca aceste întreceri să fie cât mai multe.

Păcat că acest concurs nu a fost văzut de mulţi spectatori din cauza ploii ce ameninţa din moment în moment.

Pe lângă d. ing. N. Caranfil şi R. Furnaraky am mai remarcat pe d-nii ing. R. Brăescu, Al. Fătulescu şi cpt. Călin Botez.

Rezultatele tehnice pe echipe

1. I. C. R. 82 puncte.
2. Metropola 68 puncte.
3. B. N. R. 63 puncte.
4. I. C. R. R. 60 puncte
5. Telefon-Club 37 puncte.
6. Aer şi Marină 32 puncte.
7. C. F. R. 24 puncte.
8. Ford-Română 18 puncte.

Clasamentul individual

1. Gheles (I. C. R. R.) 44 p.
2. Gibory (I. C. R.) 44 p.
3. Grigore (Metropola) 41 p.
4. Podanu (I. C. R.) 38 p.
5. P. Bălăşescu (B. N. R.) 32 p.
6. Fl. Zugrăvescu (B. N. R.) 30 p.
8. Ghezzo (Metropola) 27 p.
8. Tica (Telef. Club) 22 p.

Ultimii au fost clasaţi concurenţii dela C. F. R. şi Ford Româna cari au meritul de a se fi prezentat cu toate că sunt noui în acest sport.

Primul cross nautic sub patronajul Ligei Navale Române.

Duminecă 1 Iulie s'a desfăşurat primul cross nautic.

Crossul-Nautic organizat de Asoc. **„Dor de Ducă“,** sub preşedinţia de onoare a domnului **Amiral N. Păiş,** este prima probă de acest fel ce se dispută în România şi are ca scop desvoltarea turismului nautic, care până în prezent nu exista la noi în ţară.

Distanţa pe care se aleargă e de cca. **14 km.**

Ambarcaţiunile întrebuinţate sunt caiacele, acestea, fiind mai uşor de transportat.

Plecarea concurenţilor se dă dela podul Băneasa superioară la ora **9,30 dim.,** din 1 în 1 minute; ei vor parcurge lacurile **Băneasa-Herăstrău-Floreasca** şi retour până la debarcaderul U. C. B. din luna Bucureşti. Durata cursei e de circa 1 h şi 10 minute.

Echipagiul ce va face timpul cel mai scurt va primi **Cupa Challenge „Dor de Ducă“;** ceilalţi clasaţi, vor primi premii şi plachete donate de **F. R. S. N., Liga Navală Română** şi **Gazeta Sporturilor.**

JURIUL:

Preşedinte de onoare: **D. Amiral N. Păiş**
Preşedintele juriului: **D. Maior M. Bârzănescu**
Membrii D-nii: **Cpt. Mircescu, Ing. Berindei, Henry August, Ing. K. Dumitrescu**
Cronometror oficial: **Dum. Minculescu**
Organizare tehnică: **Ing. Th. Rădulescu**
Conducerea întregei organizări: **Ing. Const. Vitzu**

ECHIPAGIILE:

1. Badea Bunescu, **Distribuţia**
2. Al. Ionescu Minea, **Nautica**
3. Puiu Petrescu Coca, **C. F. R.**
4. Gheorghiţescu Fleicher, **B. N. R.**
5. C. Agarici Popescu, **Metropola**
6. Acurig Popescu, **Metropola**
7. Barbuc Dumitrescu I., **Metropola**
8. Răileanu Dumitrescu **C. F. R.**
9. B. Germani-M. Popescu, **Dor de Ducă,**
10. A. Niţescu-E. **Fieger,** Nautica
11. V. Gain I. Petrescu, **B. N. R.**
12. Fl. Zugrăvescu-Vasilcovan, **B. N. R.**
13. Tamoş-Mureşan, **Ford R.**
14. Wolfgang-Cameniţă, **Ford R.**
15. V. Sidorovici-L. Giurgiuveanu, **Dor de Ducă**
16. Th. Rădulescu-P. Burbuc, **Dor de Ducă**

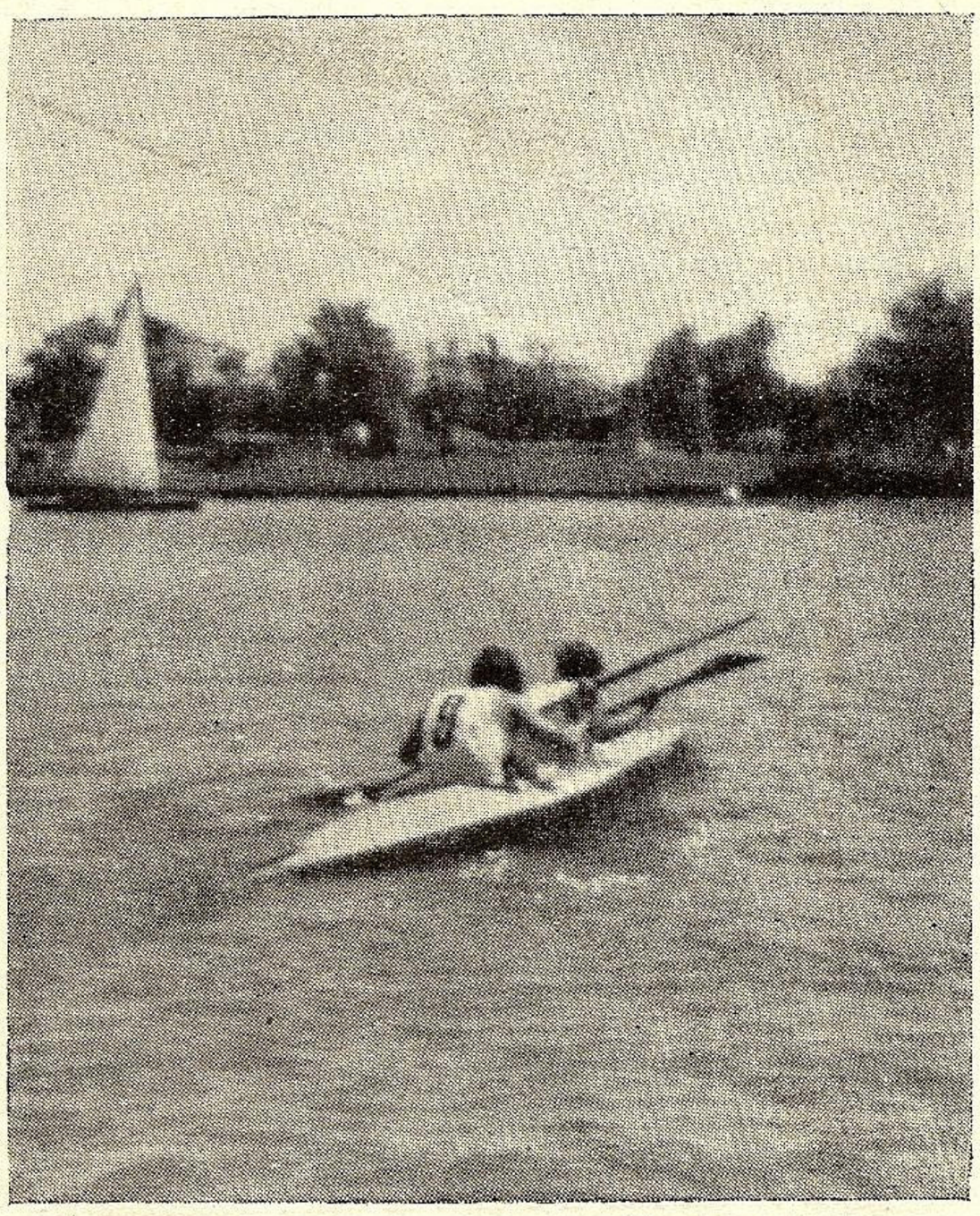
S'au prezentat la start 5 ambarcaţiuni din 16 anunţate.

La ora 10 fix, d. inginer Minculescu dă plecarea primului echipaj. Admiratorii acestui sport şi curioşii atraşi de spectaculozitatea cursei, s'au înşirat pe malurile lacurilor aplaudând concurenţii.

Trecerile de nivel sunt mult mai grele decât la antrenamente.

La ora 12 d. amiral N. Păiş a înmânat premiile câştigătorilor în faţa unei numeroase asistenţe.

La sfârşit, concurenţii, după un puternic „trăiască!“ pentru părintele sporturilor pe apă, d. amiral N. Păiş le-a răspuns: „Voi sprijini mereu sporturile pe apă“.



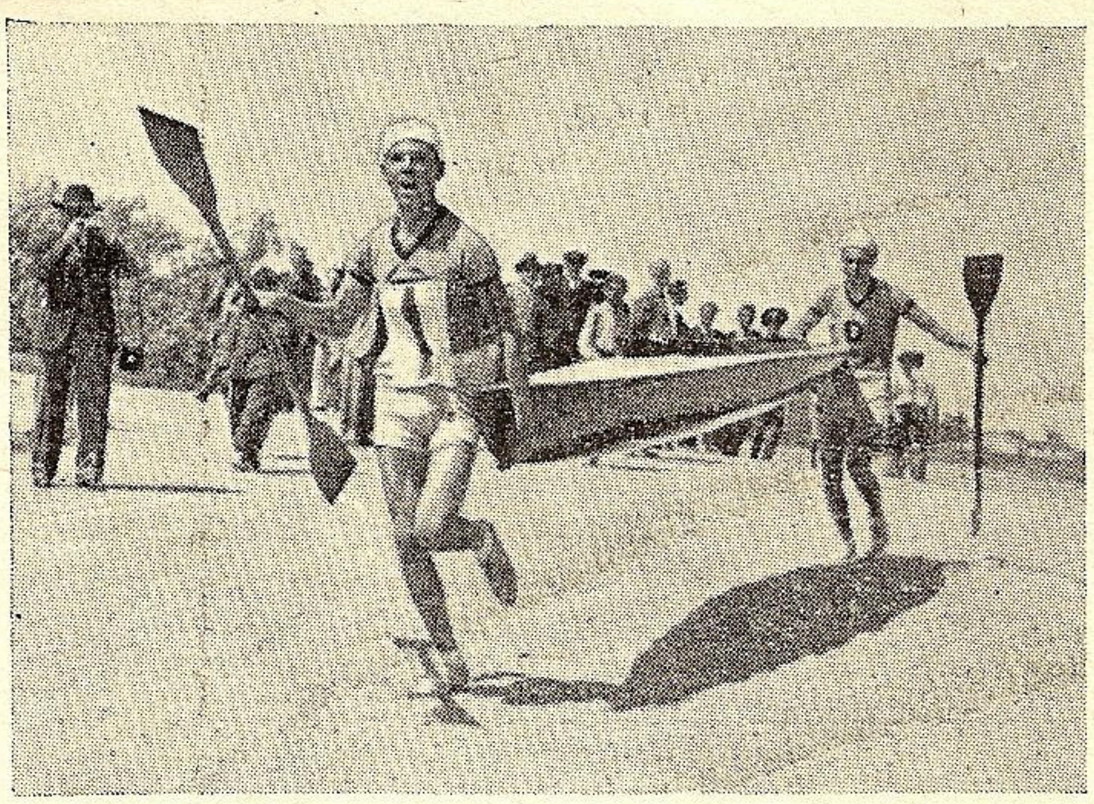
„Dor de Ducă“ vâsleşte de zor!

FILMUL CURSEI

Până la prima diferenţă de nivel, echipagiile îşi păstrează ordinea plecării afară de echipa Nr. 10 (Nautica Bucureşti), care trece înaintea echipelor Nr. 3 (C. F. R.) care trage foarte slab (nu credem să ducă până la capăt cursa!) şi Nr. 9 (Dor de Ducă). Aşa dar prima echipă care face escaladarea este cea a Distribuţiei (Nr. 1) care vâsleşte puternic. Urmează echipajul Nr. 2 la aproximativ 3 minute, apoi în ordine echipagiile Nr. 12 (B. N. R.). Nr. 13 (Ford), Nr. 15 (Dor de ducă) şi Nr. 16 (Dor de ducă).

Pe lacul Herăstrău tot Distribuţia este aceia care trece prima prin faţa debarcaderului U. C. B. Al doilea echipaj este cel al Nauticei (Nr. 10); urmează echipajul Nr. 2, Nr. 9 (Dor de Ducă), C. F. R. (Nr. 3), care merge din ce în ce mai slab (Coca pare extenuat aproape).

Reprezentanţii „Fordului“ sunt cei care trec apoi prin faţa debarcaderului şi îi urmează echipajul Nr. 15 (Dor de Ducă), reuşind să întreacă pe cel al B. N. R.-ului (Nr. 12). Caravana de caiace este încheiată de cea de a treia echipă a Asoc. Dor de Ducă, echipa care trage uşor, fără să se întrebuinţeze prea mult,



„Distribuţia“ în goană la o transbordare

Până la a doua escadalare, la trecerea între lacurile Herăstrău şi Floreasca, numărul concurenţilor scade prin retragerea ceferiştilor care au un accident. Pătrund deci în lacul Floreascâ, echipele: Distribuţia, după un interval şi Nautica (Nr. 10). Peste puţin timp apare şi echipa Fordului care se întrebuinţează mult având de luptat cu caiacul lor prea greu. La un moment dat apar în grup la diferenţa de nivel, echipele Nr. 15 (D. de Ducă) Nr. 2 (Nautica) şi Nr. 9 (D. de Ducă) şi apoi la mici intervale Nr. 16 (Dor de Ducă) şi Nr. 12 (B. N. R.).

In timpul parcursului pe lacul Floreasca ordinea se schimbă puţin, echipajul Nr. 16 (D. de Ducă) trecând în urma celui cu Nr. 15 (Dor de Ducă) ultimile rămânând Nr. 12 (B. N. R.) Nr. 9 (Dor de Ducă) şi Nr. 2 (Nautica).

De aci înainte ordinea rămâne aceiaşi şi distanţa dintre unele echipagii începe să se mărească.

La întoarcere trec în ordine diferenţa de nivel:

Distribuţia care trage mai greu, Nautica (Nr. 10), Ford (Nr. 13), care trece la mic interval de precedenţii, Dor de Ducă (Nr. 15). La aproximativ 60 s, de aceştia apar învingătorii (Nr. 16) care nu par deloc obosiţi şi care efectuiază o traversare corectă. După 140 de metri trec reprezentanţii B. N. R.-ului (Nr. 12), care, obosiţi, trag greu. Le succed apoi echipele Nr. 9 (Dor de Ducă) şi Nr. 2 (Nautica B). care încheie plutonul. Ultimii trag greu, foarte greu.

La ora 11 şi câteva minute, aproximativ, soseşte, în faţa debarcaderului echipa Distribuţiei formată din Badea şi Bunescu. După vre'o 4 minute soseşte echipajul Nr. 10 (Nautica). La numai câteva secunde vine şi „Ford Romăna“ (Nr. 13) care mai are încă resurse pentru un finish ca la o cursă de viteză. Acestora le urmează după un minut, echipajul Nr. 15 (Dor de Ducă) şi apoi celalt echipaj Nr. 16 al aceleiaşi asociaţii care are deasemenea un finish puternic. La 4 minute după aceştia soseşte B. N. R.-ul (Nr. 12) şi după alte patru minute sosesc şi ultimii reprezentanţi ai Asoc. Dor de Ducă (Nr. 9).

Insfârşit ultimii sosesc cei dela „Nautica Bucureşti“ cu echipajul Nr. 2.

Concurenţii:

Echipajul învingător format din d-nii Th. Rădulescu şi P. Burluc, au meritat să câştige fiindcă au fost singurii care au mers pe tot parcursul cu o minunată constanţă, fără exagerări în mişcări, dozându-şi resursele pentru întreaga cursă cu multă pricepere.

Din ceilalţi partanţi relevăm performanţa echipei Fordu-lui care a avut mult de luptat pentru reducerea handicapului impus de construcţia grea a caiacului.

REZULTATE TEHNICE

1. Echipajul Nr. 16 P. Burluc-Tudor Rădulescu. (D. D. D.) câştigă cupa „Dor de Ducă“, fanionul „L. N. R.“ şi diplomă.

Timp 1 oră 8 minute 50 secunde.

2. Echipajul Nr. 15: V. Sidorovici-Liçă Giurgiuveanu (D. D. D.), câştigă diplomă şi reviste L. N. R., timp 1 oră 8 minute 55 secunde.

3. Echipajul Nr. 13 Tomas-Mureşan (Ford) câştigă diplomă şi reviste L. N. R. Timp 1 h., 8' 59".

4. Echipajul Nr. 10 A. Niţescu-E. Fieger (Nautica B) Diplomă şi reviste L. N. R. Timp 1 h. 10' 52".

5. Echipajul Nr. 1, Badea-Bunescu (Distribuţia) Diplomă şi reviste. Timp: 1 h., 12',27".

6. Echipajul Nr. 4. Gh. Fleischer-Vasilcovan (B. N. R.). Timp: 1 h. 15' 57".

7. Echipajul Nr. 9 B. Germani-M. Popescu (D. D. D.). Timp 1 h. 21' 49".

8. Echipajul Nr. 2. Al. Ionescu-Minea (Nautica B.). Timp 1 h. 29' 22".

Liga Navală pe lângă fanion şi o preţioasă contribuţie la cupă, a oferit fiecărui concurent câte o diplomă, reviste, broşuri de propagandă.

Innotul va fi obligator conducătorilor de ambarcaţiuni sportive.

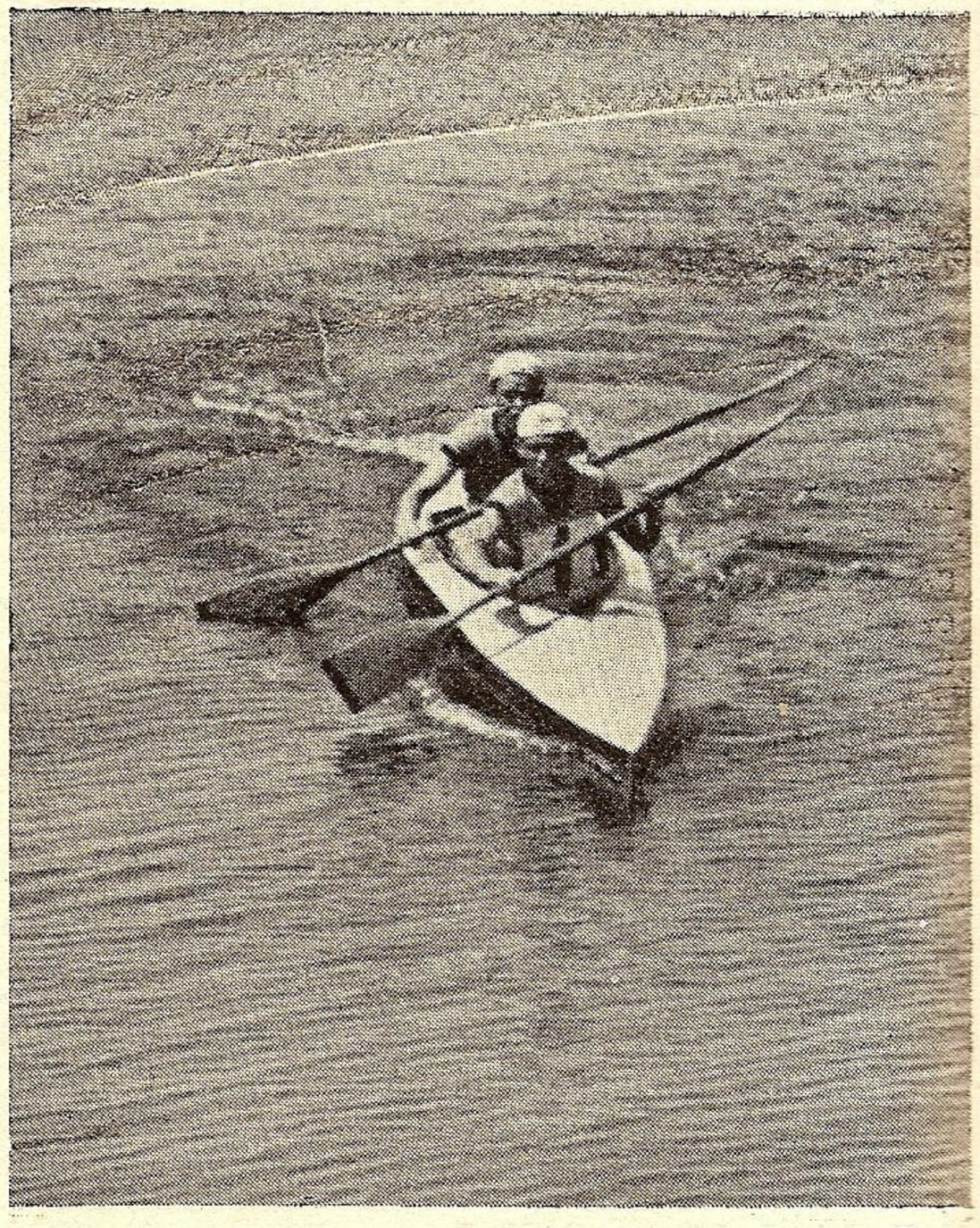
Regulamentul internaţional al ambarcaţiunilor de apă, prevede: nici un conducător sau concurent nu poate lua parte la o întrecere cu ambarcaţiuni de apă, dacă nu ştie să înnoate.

La noi, conducătorii de cluburi, în goană după trofee, au neglijat această principală măsură şi astăzi avem în majoritate concurenţi şi conducători cari nu ştiu să înnoate.

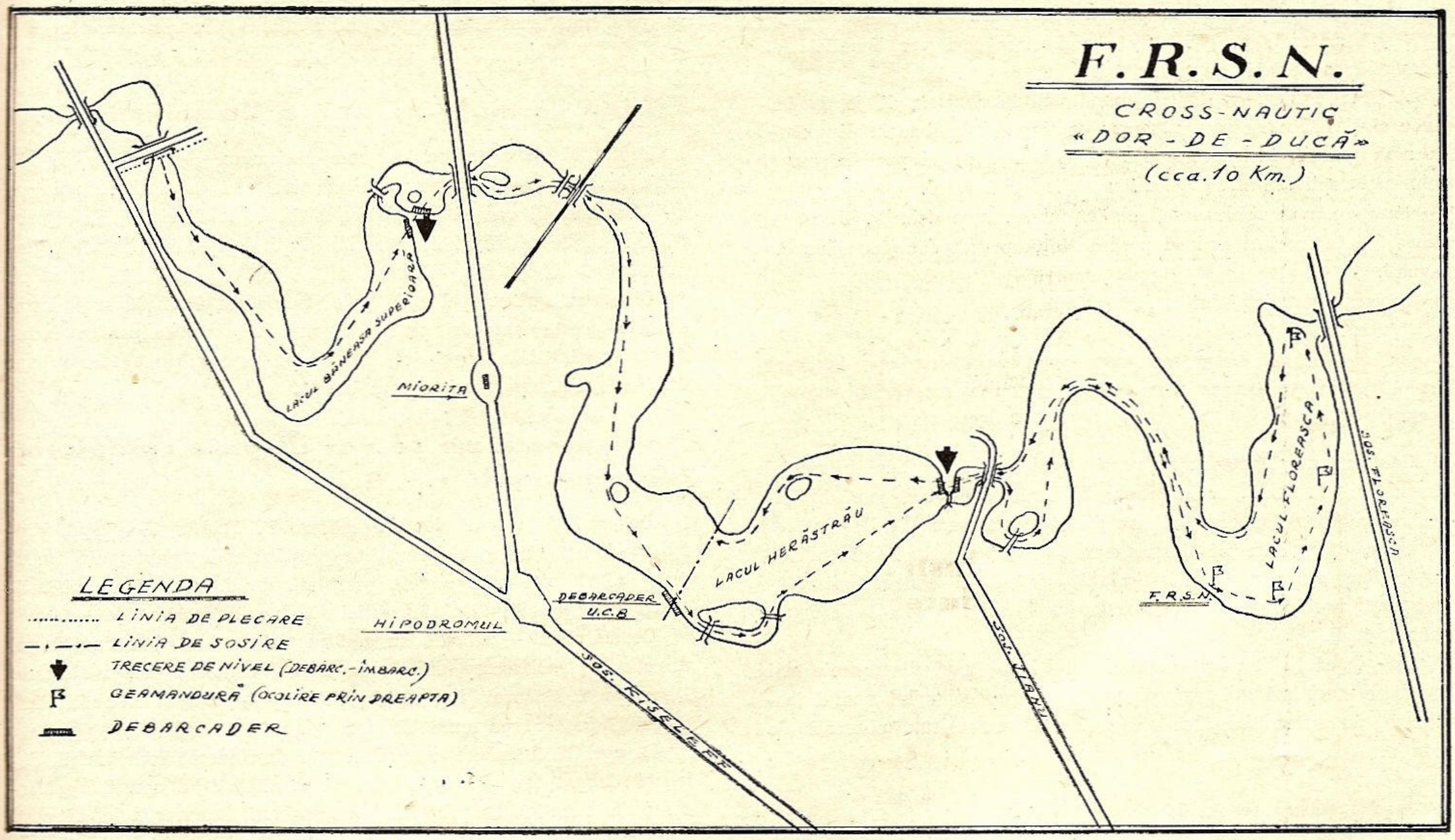
Pentru a se evita accidente regretabile cari pot costa vieţi omeneşti, d. maior M. Bârzănescu va respecta în totul regulamentul şi astfel va numi o comisie care va verifica dacă cei vizaţi ştiu să înnoate.

Peste 1000 de copii din Capitală vor învăţa în vara aceasta înnotul.

Fiind declarat sport principal, înnotul se bucură astăzi de tot concursul O. S. R. fapt pentru care i se dă posibilităţile necesare pentru a-şi începe ofensiva în rândul tineretului.



„Distribuţia“ din nou pe apă



Planul desfăşurării primului cross nautic.

Numai în Bucureşti, prin şcolile organizate de regiune în cadrul coloniilor şcolare ale Municipiului în sectoarele II Negru şi IV Verde vor fi iniţiaţi în tainele înnotului peste 1000 de copii între 7—12 ani.

Deasemenea conducerile strandurilor particulare din Capitală (Bragadiru, Tirul şi Lido) dându-şi seama de aportul ce-l aduce înnotul naţiunii, a rezervat intrări libere pentru copiii nevoiaşi, cari vor urma cursurile de înnot organizate în incinta strandurilor respective.

Aceste şcoli de înnot vor fi conduse de instructori brevetaţi ai F. R. S. A. şi controlate riguros de membrii regiunii.

CONCURSURI INTRE ŞCOLI

Ca stimulent pentru copii şi instructori, la fiecare sărbătoare se vor organiza concursuri inter-şcoli şi se vor da premii în cărţi instructive pentru fiecare campionat.

In luna August o selecţionată de copii va fi trimisă pentru demonstraţii în oraşele unde există bazine.

La sfârşitul cursurilor, în cadrul unei serbări la care vor fi invitate toate oficialităţile, după ce se va face o demonstraţie în massă, va urma campionatul copiilor cari au învăţat înnotul în acest sezon, după care se vor împărţi premii pentru câştigători şi diplome pentru fiecare absolvent.

Un premiu în bani va primi instructorul care a avut activitatea cea mai mare.

Astfel de şcoli se vor organiza şi în ţară cu concursul primăriilor respective. Au fost delegaţi instructorii pentru următoarele oraşe: Iaşi, Craiova, Constanţa, Caracal, Timişoara, Arad, Sibiu, Galaţi şi Ploeşti.

Anticipăm tot succesul acestei ofensive bine venite şi speranţa că evenimentele internaţionale vor fi favorabile.

Deşi pentru început acest număr de viitori înnotători pare impresionant, este foarte redus faţă de acei cari nu cunosc înnotul decât din auzite.

Tyb. (Universul-Sport)

C. N. R. va înfiinţa o şcoală de înnot pentru copii

In vederea reluării activităţii la natăţie, cluburile locale sunt în mare fierbere.

In vizită la strandul Bragadiru, am întâlnit pe d. dr. A. Siligeanu, fostul vice-preşedinte al F. R. N. şi conducătorul unuia dintre cele mai vechi cluburi de natăţie din Bucureşti, C. N. R.

La întrebările noastre despre viitoarea activitate a clubului, ne-a răspuns:

— „După cum vedeţi, mă ocup de copii. (N. R. era înconjurat de vreo 10 copii), singurii, cari bine iniţiaţi, vor salva natăţia.

Pentru acest sezon vom extinde activitatea cât va permite situaţia actuală.

Clubul va înfiinţa ca în totdeauna o şcoală de înnot pentru copii, va prezenta înnotătorii la concursuri şi va alinia o echipă tânără în campionatul de polo pe apă.

Pentru viitor, vom căuta să dăm o desvoltare cât mai mare înnotului şi vom pune la dispoziţia înnotătorilor biblioteca clubului, care tratează înnotul şi sporturile pe apă.

Sunt înconjurat de oameni ca dr. Garoiu, dr. Georgescu şi Robert Hetasch, sportivi convinşi, cu cari sper să realizez lucruri frumoase".

Tyb. (Universul-Sport)

Şcoalele de înnot pentru copii

Natăţia nu va stagna din cauza evenimentelor.

Având concursul nelimitat al O. S. R. şi municipiului, regiunea Bucureşti îşi va continua programul pentru propagarea înnotului în rândul tineretului.

Cum situaţia coloniilor şcolare s'a clarificat datorită d-lui primar Rodrig Modreanu, regiunea va înfiinţa şcoale de înnot în cadrul acestor colonii prin care vor trece peste 600 copii.

Această ofensivă a înnotului a început la 1 Iulie având ca sediu principal strandul Obor.

Cursurile sunt ţinute dimineaţa de către instructori breve-

taţi, iar la sfârşit viitorii înnotători vor fi împărţiţi cluburilor unde antrenorii îi vor perfecţiona pentru concursuri.

După amiezele sunt rezervate cluburilor cari vor beneficia de un număr apreciabil de gratuităţi.

Acestor cluburi pe lângă înnotătorii de concurs, li se va impune să-şi înfiinţeze şcoale pentru copii punându-li-se la dispoziţie, în mod gratuit, instructori federali, dându-se astfel posibilitatea şi celorlalţi copii din afara coloniilor să înveţe înnotul.

Faţă de avantagiile date, municipiul nu cere dela F. R. S. A. decât doi instructori cari să predea lecţii gratuit funcţionarilor comunali.

Pretenţia municipiului a fost acceptată.

F. R. S. A. a trimes un instructor de înnot la Craiova care va conduce o şcoală pentru copii

Continuându-şi programul, pentru propagarea înnotului în rândul tineretului, F. R. S. A. a trimis la Craiova pe instructorul Valdemar Dobrovolnik, brevetat al şcoalei „Sommer".

In capitala Olteniei, instructorul, pe lângă antrenamentul înnotătorilor clubului F. C. Craiova, având tot concursul primăriei şi al prefecturei poliţiei locale, va înfiinţa o şcoală de înnot pentru copii.

Se ştie că în Craiova există de mulţi ani unul dintre cele mai frumoase stranduri din ţară şi sperăm că sub controlul noului instructor, în scurt timp, se va creia aci un centru puternic de natăţie.

Scurte ştiri nautice

Secretarul general al F. R. S. A., d. N. Macovei, a fost la Caracal unde a pus bazele unei şcoale de înnot pentru copii.

Speranţa Telefon Clubului, Greceanu Titus, e în mare formă şi aşteaptă cu încredere primul concurs de înnot, când se va răfui cu juniorii locali.

Regiunea Bucureşti nu vrea ca inaugurarea şcoalelor de înnot pentru copii să se facă cu mare alai. Acest lucru îl doreşte la închidere.

Innotătorii bucureşteni vor putea face antrenament în voe la strandul Obor.

Până atunci se vor împărţi permisele de către regiune.

Instructorii de înnot din Capitală vor ţine şedinţă în fiecare Joi.

L. N. R. şi-a format echipa de polo pe apă din juniori, din care fac parte 3 refugiaţi

Anul acesta campionatul de polo pe apă va fi viu disputat între echipele formate din tineret.

Deşi există numai o categorie, diferenţa între echipele vechi şi cele tinere nu va fi mare.

Pe lângă C. M. R., Stadiul Român şi Telefon Club cari şi-au anunţat echipele formate din juniori, L. N. R. vine să mărească acest buchet al tineretii.

In afară de trei refugiaţi ceilalţi jucători sunt formaţi de L. N. R., care dela început şi-a îndreptat activitatea spre tineret şi după 4 ani de muncă pe lângă înnotătorii de valoare poate să alinieze o echipă cu pretenţii.

Conducătorul tehnic al clubului, d. Paul Stroescu, ne-a anunţat următoarea formaţie: Popescu Caton, Guţu, Neagu, Tizzoti, Covaciu Tudor, Huzărescu, Preotu.

Dintre cei de mai sus, Covaciu T. şi Guţu sunt refugiaţi dela Cluj, iar Huzărescu dela Chişinău.

Printre picături...

In colonia şcolară dela strandul Obor partea sportivă este condusă de d. prof. Iuliu Moldovanu, iar cea administrativă de d. Stroescu.

Veteranul jucător de polo pe apă, Paul Stroescu se pare că va juca anul acesta în echipa L. N. R. a cărei conducător este.

Echipa de polo pe apă a Bucureştiului.

Profitând de faptul că în rândul armatei germane ce se găseşte în ţară sunt înnotători, în special buni jucători de polo pe apă, regiunea Bucureşti a hotărât ca în actualul sezon să se joace cât mai multe matchuri între echipa Capitalei şi reprezentativa germană.

Cum numărul echipelor de polo pe apă în Capitală este destul de mic, aceste matchuri proiectate sunt bine venite pentru extinderea activităţii la acest joc, în plus adversarii sunt foarte buni dela care vom trage multe învăţăminte.

Anul acesta nu se vor disputa campionatele naţionale nautice.

De curând a avut loc la cabana F. R. S. N. (lacul Floreasca) o consfătuire a delegaţilor grupărilor de canotaj din Bucureşti, consfătuire care a fost prezidată de d. cpt. Mircea Bărzănescu, noul preşedinte al federaţiei române de sporturi de apă.

Consfătuirea — la care au mai participat domnii Catina, fostul director, cpt. Mircescu, Fătulescu, Tita Rădulescu, Tică Rădulescu, Deac, prof. Macovei, ing. Berindei, etc., — a dus la decizii importante pentru sporturile de apă.

D. cpt. M. Bârzănescu a salutat, la deschiderea consfătuirii, delegaţii de grupări, şi apoi a anunţat numirea d-lui cpt. Gaby Mircescu în funcţia de preşedinte al regiunii Bucureşti, la canotaj, după care a comunicat că a dat dispoziţiuni pentru intensificarea activităţii regionale.

In programul de activitate a nouei federaţii o importanţă deosebită se va acorda propagandei în rândurile tineretului. Şi în această privinţă, d. cpt. Mircea Bârzănescu a anunţat că va pune la dispoziţia tineretului tot materialul necesar.

Iar pentru cluburi, noul preşedinte a comunicat că va recompensa pe acela care va mări lotul elementelor tinere, baza viitoarei activităţi.

In continuare, preşedintele a scos în evidenţă importanţa turismului nautic, pentru a cărui desvoltare va face un întreg program. Desvoltarea turismului nautic trebue să ducă la întocmirea unui ghid.

Şi pentru a cunoaşte îndeaproape grupările şi conducerile respective, în vederea viitoarei colaborări, d. cpt. M. Bârzănescu va vizita fiecare grupare, de a cărei activitate se va interesa în mod deosebit. „Nu vreau să dau directive dela birou, ci pe teren" — a spus d. cpt. Bârzănescu, şi prin aceasta a dovedit linia de conduită în activitatea pe care o va desvolta federaţia sporturilor de apă.

Iar în ce priveşte problema instructorilor, preşedintele a anunţat că va înfiinţa o şcoală de instructori, pentru care va face apel la antrenori germani.

In afară de aceste comunicări suntem în măsură să anunţăm că anul acesta campionatele naţionale nautice nu se vor mai ţine din cauza dificultăţilor de deplasare. In schimb, se vor organiza mai multe întreceri inter-cluburi, cum şi concursuri regionale.

(Universul Sport)

Cursuri pentru formarea instructorilor de canotaj.

Pornită pe calea realizărilor, Federaţia de sporturi nautice păşeşte la organizarea primei şcoale de instructori la noi în ţară.

Şcoala va fi deschisă unui grup de studenţi dela A. N. E. F. care, odată cu diploma de profesor, vor primi şi certificatul de instructor de canotaj.

Cursurile şcoalei de canotaj se vor organiza sub auspiciile Clubului Metropola, care a fost invitat să pună la dispoziţia Federaţiei ambarcaţiile şi instalaţiile.

Este inutil să mai menţionăm opera pentru sportul vâslelor care se realizează prin această iniţiativă şi suntem convinşi că sportivii vor aprecia eforturile oficialităţilor şi cluburilor.

Rezultatul primelor concursuri de regate pentru Yola olimpică de la Herăstrău.

Duminică 4 Mai, pe lacul Herăstrău, în regia Yacht Club-ului Bucureşti, s'au disputat primele regate de antrenament pentru Yola olimpică.

Pe un vânt potrivit, s'au alergat câte trei ture, atât la categoria seniori, cât şi la categoria juniori.

Rezultatele înregistrate au fost destul de bune, avându-se în vedere că după o pauză atât de lungă, startul ambelor regate a fost animat de prezenţa a câte 9 ambarcaţii:

Rezultatele tehnice la seniori

1. Gelles Victor
2. W. Strolim
3. Petre Fournaraky

Rezultatele tehnice la juniori

1. Giuglio Benedetti
2. Sandu Ghica.
3. Radu Ganea.

Ambele regate s'au alergat pe un traseu de formă triunghiulară, totalizând 2500 m., şi fiecare regată a durat 35 minute, ceiace ne îndreptăţeşte să afirmăm că forţa vântului a fost destul de tare, obligând pe concurenţi să întrebuinţeze toate cunoştinţele tehnice şi tactice, pentru a se clasa la loc onorabil.

Cu barca dela Băneasa la Fundeni.

In cadrul programului turistic al clubului „Dor de Ducă", din vara aceasta, care cuprinde 10 coborâri de râuri, între cari Oltul, Siretul şi Mureşul, 5 echipagii ale acestui club au întreprins Duminică 11 Mai prima traversare a lacurilor din jurul Capitalei cu coborârea râului Colentina, traversarea lacului Fundeni şi retur, pe o distanţă de circa 40 km.

Intregul parcurs a fost efectuat fără nici un incident, cu următorul orar:

Orele 9: plecarea din lacul Băneasa, dela cabana „Dor de Ducă".

Ora 11,30: sosirea în lacul Fundeni,

Ora 13,30: plecarea din Fundeni.

Ora 16: sosirea înapoi la cabana „Dor de Ducă".

Au luat parte la această excursie următoarele echipagii:

1. Nusia Mihailov — Lică Giurgiuveanu.
2. Ica Tănăsescu — Vlad Sidorovici.
3. Coca Rădulescu — Vivi Zamatio.
4. Biţi Ghermani — Lucian Polla.
5. I. G. Wogemut — Constantin Viţu.

Pe drum au fost necesare eforturi apreciabile din cauza ploaei şi a vântului foarte puternic, fapt care a îngreuiat mult înaintarea caiacelor.

Pe râul Colentina navigaţia e posibilă bărcilor cu pescaj nu prea mare. Important de semnalat câteva porţiuni cu apa foarte mică, unde bărcile trebuesc împinse cu mâna. Aceste locuri sunt: la sfârşitul satului Tei, în dreptul satului Plumbuita, la cotul râului îndată după satul Plumbuita şi în apropierea podului soselei Colentina. Sub acest pod sunt stâlpi cari pot provoca stricăciuni îmbarcaţiunilor.

Debitul râului Colentina este reglat de stăvilarul lacului Tei, fapt care poate oferi surpriza unei creşteri sau scăderi precipitate a apei în interval de câteva minute.

Lunca râului Colentina prezintă aspecte foarte frumoase şi ar merita să fie vizitată mai des.

O singură categorie în campionatul regional de polo pe apă din acest an.

Numărul echipelor de polo pe apă în Capitală fiind destul de mic şi de valoare apropiată, regiunea Bucureşti a hotărît ca în acest an campionatul să aibă o singură categorie.

La acest campionat vor fi preferaţi numai înnotătorii ce au depăşit vârsta de 18 ani.

Cluburile cari vor lua parte la campionatul de polo pe apă al regiunii Bucureşti fac pregătiri întinse.

Un club care aşteaptă cu nerăbdare începerea campionatului, este Telefon Club. Sub supravegherea lui C. Herold şi Traian Petruţ, echipa de polo pe apă a T. C. face zilnic antrenamente pe lacul Floreasca şi deţine o formă excelentă. In acest campionat va prezenta următorul lot:

C. Herold, T. Niculescu, Pan Atanasiu, Traian Petruţ, Epure, Mihăilescu, Grigorief.

Rezerve: Meteagă, Mingheraş şi Greceanu Titu.

A. S. Distribuţia va organiza în vara aceasta o şcoală de înnot pentru copii.

Regiunea Bucureşti a primit din partea A. S. Distribuţia o adresă prin care anunţă că în acest sezon membrii săi nu vor lua parte la concursurile oficiale. In schimb roagă să dea intrare liberă la un număr de 30 copii şi un instructor care să conducă şcoala de copii a clubului.

Exemplul dat de A. S. Distribuţia poate fi imitat cu succes de celelalte cluburi.

Sky Club Bucureşti şi-a înfiinţat secţia de natăţie.

D. av. N. Alimănescu, preşedintele Sky Club Bucureşti, convins de aportul înnotului, a afiliat la F. R. S. A. secţia de natăţie cu o cerere de legitimare a 40 membri.

Innotătorii se pregătesc în vederea începerii activităţii.

Oficial, activitatea la natăţie nu a început şi nici strandurile rezervate înnotătorilor pentru antrenamente nu s'au deschis. Totuşi înnotătorii dornici de a poseda o formă care să le facă cinste în actualul sezon, au început antrenamentul pe cont propriu în majoritate pe lacurile din jurul Capitalei.

In vizita făcută la cluburile de natăţie, constatăm cu plăcere că înnotătorii şi-au dat seama încă din vreme de misiunea ce o au în actuala stagiune.

Astfel, la C. F. R., primul club vizitat, am văzut în mijlocul lacului Băneasa echipa primă de polo pe apă făcând antrenament cu mingea, sprinturi şi la urmă fond. A plăcut forma arătată de Radu Grigore, Ţapu şi Bilkey. Nici copiii nu au fost daţi uitării: peste 10 „puşti", sub supravegherea lui Radu Grigore fac zilnic antrenament de stil.

Metropola şi-a început activitatea la cabană pe lacul Herăstrău. Puiu Manoliu, N. Ifrim, Apaty C. etc. ne-au arătat numai lucruri bune.

Pe lacul Floreasca, înnotătorii clubului, în frunte cu C. Herold, Paul Atanasiu şi Traian Petruţ, au format o echipă de polo pe apă în care pun mari speranţe.

Copiii L. N. R. fiind prieteni cu ai Stadiului Român fac antrenamente pe „furiş" la strandul Bragadiru. Secretul, în interesul „puştilor", nu-l divulgăm.

Un club în revenire este C. N. R. a cărui activitate a fost nulă anul trecut din cauza elementului evreesc neadmis în competiţiuni. Astăzi C. N. R. sub conducerea excelentului jucător Tony Kastner şi-a înjghebat o echipă bună, despre care vom vorbi mult.

Dintre înnotătorii performeuri menţionăm pe campionul Zgrembus Popescu (Metropola) într'o formă ce ne face să-i anticipăm noui recorduri, iar dintre copii pe Isabela Stofran, Marianne Weigelt, Maluca Dobrescu, Mimi Pruncu, Tita Cristescu, Ion Săvescu, Socianu, Caracaş, Caton Popescu, Tudor şi Maximilian.

Tyb. (Universul-Sport)

Dela 15 lunie la 1 lulie înnotătorii vor face antrenament la bazinul „Tirul".

Intrucât la strandul Obor se fac amenajări ce vor fi terminate la sfârşitul acestei luni, înnotătorii bucureşteni vor face antrenament o perioadă de 15 zile, la bazinul „Tirul", în fiecare zi dela ora 16 în sus.

Permisele de liberă intrare vor fi ridicate de delegaţii clubului dela sediul regiunii Bucureşti, calea Victoriei 52, et. II.

Şcolile de înnot pentru copii au început la 1 lulie.

Regiunea Bucureşti, sporindu-şi activitatea a organizat mai multe şcoli de înnot pentru copii, la bazinele populare, în cadrul coloniilor şcolare ale Municipiului Bucureşti.

Cursurile au început la 1 Iulie şi sunt predate de instructorii de înnot din şcoala Sommer.

Astfel de şcolii sunt în cartierele: Obor, Griviţa, Belvedere şi Ghencea, plus acea dela bazinul Tirul.

Bazinul „Tirul" a fost pus la dispoziţia regiunii Bucureşti.

Faţă de lipsa de interes a proprietarilor de bazine din Capitală, faţă de înnotători, d. Cezar Pascu a făcut un gest salvator.

Preşedintele celei mai vechi societăţi de gimnastică „Tirul", la apelul regiunii Bucureşti, i-a pus fără rezerve la dispoziţie bazinul, de înnot în timpul dimineţii pentru înfiinţarea unei şcoli de înnot pentru copii sub conducerea instructorului federal Toma Panaitescu.

Gestul d-lui Cezar Pascu trebue apreciat la adevărata lui valoare şi trebue luat drept exemplu de ceilalţi proprietari de bazine, cu posibilităţi mai mari.

O inovaţie binevenită: aparate de înregistrat sosirile în competiţiile de înnot

In atletism nu este totdeauna prea greu să se stabilească cine este învingătorul într'o cursă şi adesea numai o fotografie luată la sosire poate indica cu precizie pe învingător.

Mai grea este această operaţie pentru înnotători, deoarece sosirea se află sub apă şi afară de aceasta valurile şi stropiturile de apă nu permit totdeauna să se recunoască precis clipa exactă a sosirii. S'a căutat deci o metodă de apropiere care să nu se întemeieze doar pe agerimea ochiului judecătorului de sosire. Inginerul vienez Kubai a inventat de mai mulţi ani un aparat care încadrează ţinta într'o ramă prin care s'a întins o reţea subţire de sârmă. Indată ce înnotătorul atinge această reţea încărcată de electricitate, cronometrul de care este legată reţeaua se opreşte şi se marchează astfel clipa sosirii la ţintă. De oarece cronometrele sunt reglate pentru fiecare concurent în parte, se obţin timpurile exacte ale sosirilor. Această instalaţie s'a dovedit excedentă, dar ea este foarte costisitoare. Se vorbeşte acum de o descoperire asemănătoare a instructorului de înnot Max Ritter, care ar fi mai eftină şi ar înregistra pe hârtie rezultatul cursei. Aparatul aşteaptă să fie verificat înainte de a fi lansat pe piaţă pe o scară întinsă.

Primul concurs de înnot al anului organizat de L. N. R.

Sub conducerea talentatului înnotător al „Ligii Navale Române" Popescu L. Caton, campion regional junior pe 100 m. brasse, a început antrenamentul. Din lipsă de basin înnotătorii s'au antrenat pe lacul Băneasa (Cabana „Dor de Ducă"). După acest antrenament, a avut loc Duminică 4 Mai un concurs în familie care a dat următoarele rezultate:

PRIMII TREI CLASAŢI

100 METRI BRASSE

I. Popescu L. Caton (LNR) 1'28' 5/10
II. Gogu V. Iliescu (LNR) 1'32" 3/10
III. Ionescu Victor (Indiv.) 1'35"

100 METRI CRAW

I. Gogu V. Iliescu (LNR) 1'16"
II. Popescu L. Caton (LNR) 1'18"
III. Ionescu Victor (Indiv.) 1'18" 2/10

100 METRI SPATE

I. Ionescu Victor (Indiv.) 1'40" 8/10
II. Popescu L. Caton (LNR) 1'41" 3/10
III. Gogu V. Iliescu (LNR) 1'42" 3/10

După cum se vede din rezultatele obţinute remarcăm pe Popescu L. Caton (LNR); dela Gogu V. Iliescu aşteptăm ceva mai mult, iar Ionescu Victor, un tânăr refugiat dela Tg. Mureş, este un înnotător talentat.

Innotătorii bucureşteni roagă pe această cale F.R.I. să deschidă strandul lor pentru a le da putinţa să se antreneze. Timişoara care a deschis strandul I.L.S.A. la Paşte a cucerit anul trecut 11 campionate.

Nakache a bătut recordul mondial pe 200 m. brasse. Noul record este 2.36,8!

După două încercări nereuşite, francezul Artem Nakache a izbutit la Marseille, să amelioreze recordul mondial pe 200 m. brasse, deţinut de americanul Kasley cu 2:37,2.

Nakache a înnotat 2:36,8, ameliorând astfel recordul mondial cu patru zecimi de secundă, iar recordul european al lui Joachim Balke cu şase zecimi de secundă.

F. R. S. A. a trimis un instructor de înnot la Râmnicul Vâlcii.

F.R.S.A. continuând programul întocmit pentru propagarea înnotului printre tineret a hotărât trimiterea unui instructor brevetat la R.-Vâlcea.

In această localitate există un ştrand frumos şi demn de acest sport. Instructorul brovetat al şcoalei Sommer pe care F.R.S.A. l-a trimis este d. Emil Ionescu, care sperăm că va scoate în curând elemente de viitor.

De remarcat că este al doilea instructor trimis de F. R. S. A. în provincie pentru răspândirea sportului de bază a Statului Român.

Printre picături...

Deşi timpul se menţine nefavorabil F.R.S.A. trimite pe instructorul M. Florescu, brevetat al şcoalei „SOMMER" la Caracal pentru a înfiinţa o şcoală de înnot, cu scopul de a stimula sportul nautic în acest oraş. Cursurile de înnot vor fi gratuite pentru copiii ce vor urma la această şcoală, iar acei cari vor absolvi aceste cursuri vor primi diplome speciale ale acestei şcoli.

Această hotărîre a F.R.S.A. face parte din programul de a organiza şi populariza sportul nautic în ţară.

* * *

In actualul sezon Asociaţia funcţionarilor C.E.C., va prezenta la watterpollo următoarea echipă:

Borcoman Ion, Borz Dumitru, Marinescu Alexandru, Ionescu Gheorghe, Petrescu Ion, Treţiu Ion, Dumitru Gheorghe.

Un nou record femenin de natație în Germania.

Berlin — In cadrul unui concurs de natație, care s'a desfăşurat la Hamburg, înnotătoarea Inge Schmidts a obţinut un nou record german la 100 m. brasse.

Noul record este 1 min. 22,2.

Un nou record mondial de natație la Honolulu.

New-York — Se anunţă din Honolulu, că înnotătorul Smith, a înnotat 440 yarzi în timpul de 4 m. 38,5 sec., doborând astfel recordul mondial.

Anni Kapell a înnotat două noui recorduri la Düsseldorf.

Berlin — In cadrul reuniunei de natație care s'a desfășurat la Dusseldorf, înnotătoarea germană a **obținut** două noui recorduri mondiale pe 400 și 500 m. brasse.

Nouile recorduri sunt:

400 m. brasse: 6 min. 08,3 sec.

500 m. brasse: 7 min. 43,4 sec.

Innotul fără picioare.

Prof. dr. **Schenkel,** medicul primar al sportului german, a făcut o interesantă declarație în care precizează:

„Pierderea unui picior poate fi, în înnot, compensată aproape, iar lipsa ambelor picioare dă încă posibilități de mișcări de înnot".

Ne aducem aminte de valorosul jucător ungur de water-polo, Nemes, nelipsit din echipa națională, și care este infirm de un picior.

Johnny Weissmüller campion și record-man la natație.

Și iată că îmi vine în minte unul din sportivii care au reușit să facă înconjurul lumii prin numele lui, fluturat pe mii de buze.

Este, și să nu vă surprindă, **Johnny Weissmüler**, campionul și recordmanul mondial la înnot.

Tarzanul din atâtea filme ale copilăriei și tinereții noastre și pe deasupra, deși nu de origină etnică română, Johnny este totuși fiu al plaiurilor noastre.

Născut prin 1903, într'un sat fruntaș bănățean, din părinți germani, Johnny Weissmüller a părăsit Europa, odată cu ei, în acele emigrări, obișnuite pe atunci, ale svabilor, (Mărturie a datelor este fratele său, ce trăește la Timișoara și este lucrător la fabrica de tutun C. A. M. Amintirile îl copleșesc ades și atunci deapănă, cu multă duioșie, povestea minunată a fratelui său devenit celebru).

Ajuns în America, tânărul Johnny Weissmüller se afirmă pe tărâm sportiv; de obiceiu singurul plan pe care se pot afirma străinii în „țara Unchiului Sam".

Iar constituția lui fizică, brațele și gambele lungi, elasticitatea și vigoarea sa, l-au îndreptat în direcția înnotului, acelui sport pe care, în copilărie, nu știa că i se spune swimming" dar pe care-l practica, în albia Timișului, sub formă de „scaldă"!

In curând s'a ivit și managerul și chipurile, antrenorul său (un soi de parazit, de care nu scapă nici un sportiv în continentul de dincolo de ocean). Il chema William Bachrach și spiritu-i clar văzător a remarcat încă din 1920 talentul de mare înnotător al lui Johnny. Și pentru a-i fixa amorul propriu, a știut să uzeze de toate subterfugiile de culise, purtându-l prin Hawai, Honolulu, Miami, etc., în turneu de propagandă.

Nu trec nici doui ani și iată-l pe Johnny Weissmüller în culmea apogeului. Innotător de prima clasă, membru al clubului I. A. O., el este trimis, în 1924, la Paris, ca reprezentant al Statelor Unite, să ia parte la Jocurile Olimpice.

Dar cu aceasta nu s'a terminat cariera sa. Firea aventurieră și probabil abila mână comercială a managerului, l-au mânat spre ținuturi noui, frumoase, recreatoare, veșnic în floare, Filadelphia, Honolulu, Miami, îl primesc cu ovații, răsplătindu-i demonstrațiile de înnot clasic. Și aceste călătorii reconfortante au fost un bun prilej pentru Johnny Weissmüller de a bate numeroase recorduri mondiale. In 1924, el era recordman al tuturor distanțelor dintre 100 și 500 yards. S'a remarcat că primul său record mondial l-a stabilit în 1921, la Brighton-Beach, pe distanța de 150 yards.

Natural că astăzi timpurile lui ni se par slabe; să nu uităm însă că pe atunci ele erau privite ca niște minunății. Dar... mai există în vocabularul sportiv cuvântul evoluție, care a făcut să uităm performanțele lui Nurmi, Weissmüller, Merc S. Wright (cu 4 metri la prăijnă)!

Astfel, Johnny Weissmüller a făcut loc altor generații tinere. A fost prea cunoscut, prea renumit, ca să nu-l ademenească vraja ecranului, din ce în ce mai înfloritoare:

Bustul, aerul sportiv și voioșia mereu pe buze, l-au ajutat mult să pătrundă în „cetatea filmului". Metro-Goldwin-Mayer l-a angajat, și nu a trebuit mult ca Johnny Weissmüller să devină veritabil „Tarzan". Regele junglei și incontestabilul ei erou, cu abilele-i sărituri, luptele cu leii și veritabilele partide de natație, în compania gingașei Maurren O'Sullivan; acesta a fost Tarzanul copilăriei noastre. Așa l-am cunoscut, așa l-am apreciat.

Dar astăzi, Johnny Weissmüller nu împlinește decât 38 de primăveri și totuși el este o vedetă îmbătrânită...

Se cuvine să depunem o aducere aminte, de aici de departe, pe soclul atât de glorios pe care s'a înălțat sportivul și actorul **Johnny Weissmüller.**

(Universul-Sport)

Campionatele de natație ale Italiei

Federația italiană de natație a programat campionatele de natație ale Italiei pentru 6 și 7 Septembrie la Milano.

Probele vor avea loc într'o piscină de 33 de metri, cu excepția probei de 1500 m., care se va disputa într'un bazin de 50 m.

Alte știri nautice

Sâmbătă 12 Iulie la ora 11.30 s'a inaugurat școala de înnot pentru copii, de la „Strandul Obor". La inaugurare a luat parte pe lângă câțiva membri dela F.R.S.A. și d. primar al sectorului II Negru. Elevii școalei, în număr de 300 copii, au făcut o demonstrație sportivă.

*

* *

Ca și în anii trecuți, L.N.R., echipa de sub conducerea d-lui Paul Stroescu, s'a întărit cu câteva elemente tinere și de valoare. Iată câteva din noile achiziții ale L.N.R.-ului.

Covaciu Tudor, fost campion național străjer la 50 m. liber; Dumitrescu N., Huzărescu Gh., Popescu Caton care s'a clasat în locul prim al campionatele regionale de juniori și excelentul portar de watter-pollo Gicu Husar, care acum câțiva ani a activat la un club din Olanda.

Natația germană s'a îmbogățit cu o nouă vedetă: Cor Kint

Cunoscuta înnotătoare Cor Kint, deținătoarea a mai multor recorduri mondiale, care se va căsători în curând în Germania, s'a și mutat la Dresda și s'a înscris într'o grupare de acolo. Ea va concura pentru întâia oară la campionatele regionale care se vor desfășura la Plauen, luând startul la probele de 100 m. spate, 100 m. liber și la ștafeta de 3×50 m. mixtă. (RDV).

Sportul femenin acum 50 ani

Acum 50 ani, în mai toate țările, sportul era deadreptul detestat. Cei care-l practicau, erau socotiți de mulțime ca stricați și nu li acorda nici o considerație.

In ceeace privește sportul feminin, era ca și inexistent iar cele ce-l practicau... să nu mai vorbim.

Bismarck interzisese fiilor săi practicarea gimnasticei. Fetele și femeile făceau gimnastică în camere cu geamurile închise, în costume închise la gât, cu umeri bufanți, iar împrejurul genunchilor cârpe, ca să nu-și vatăme rotulele.

Costumele de înnot erau greoaie și se lipeau de corp, astfel că multe răceau. Baia consta în trei-patru afundări până la gât în apă.

Până la sfârșitul secolului trecut femeile aveau oroare de soare și apă.

(Universul-Sport)

Clubul de natație al C. F. R.-ului

Încep colindul cu clubul de natație C.F.R.

Acest club, care actualmente este campion național la watter-pollo pe anul 1940—41, păşeşte în cel de-al 16-lea an de existență.

Președinte al secției de natație C.F.R. este d. director la C.F.R. ing. Baiatu; vicepreşedinte d. ing. Lăzărescu, iar conducător tehnic d. Radu Grigore.

Secția de watter-polo a luat ființă în 1930. De atunci şi până azi, această emerită echipă a cucerit campionatul național de patru ori.

Echipa care a câştigat campionatul național de watter-pollo anul trecut, are următoarea formație: Iacobini, Radu Grigore, Vasiliu (I), Vasiliu (II), Satmary, Patulea şi Teodorescu-Țapu.

Echipa, care în nenumărate rânduri a cucerit campionatul la categoria II-a este alcătuită: Budescu Iuca, Năstăsescu Ion, Avram Gheorghe, Vasiliu Ion, Radu Petre şi Savu Florea.

Sub directa supraveghere şi buna pricepere a d-lui Radu Grigore, secția de natație a C.F.R.-uldi, a reuşit să-şi creeze o minunată pepinieră de viitori campioni, formată din elevii ucenici dela C.F.R. şi fii ai ceferiştilor, cari, deşi în vârstă de 9—14 ani, sunt unii din cei mai buni la categoria lor.

Sub auspiciile asociației poli-sportive C.F.R., natația este difuzată pe o scară întinsă în rândurile tineretului.

In aceste vremuri de înaltă însufleţire națională, când soldații Patriei luptă în războiul sfânt de desrobire a fraților basarabeni, clubul polisportiv C.F.R., înțelegând menirea sportului, organizează un concurs de watter-pollo dotat cu „Cupa Basarabiei".

Secția de natație duce tratative pentru organizarea unui match cu echipa de watter-pollo germană, contribuind în acest fel la strângerea legăturilor sportive între Germania şi România.

Dintre elementele tinere ale secției de natație C.F.R., subliniem cu satisfacție performanțele promițătoare obținute de: Tudori Ştefan, care la brasse, a ieşit al 2-lea după Fey, copilul minune din Tg. Mureş; Stoica Ion, surdo-mutul, care este la fel de bun la toate stilurile; Răducanu Ion, deşi numai de 11 ani, promite a fi un minunat sprinteur.

La seniori remarcăm pe: Satmary, care la 400, 800 şi 1500 metri, este printre primii din țară; la 100 şi 200 m. liber Patulea şi Teodorescu-Țapu, continuă să-şi păstreze locurile pe care le merită.

Actualmente, echipa de watter-pollo a C.F.R.-ului se antrenează metodic la „Tir", spre a-şi desăvârşi forma, în vederea match-urilor de campionat şi amicale, pe care le dorim realizate cât mai curând.

Suntem convinşi, că şi în viitor, secția de natație a C.F.R.-ului să-şi urmeze calea trasată de inimoşii conducători, cari prin pricepere şi bună gospodărie, au asigurat clubului şi natației, în genere, locul pe care îl merită.

MIRCEA GHEORGHIADE
(Universul-Sport)

O selecționată română de canotaj a fost invitată în Germania pentru anul viitor

La întoarcerea din Germania, d. maior M. Bârzănescu ne-a adus vestea că o selecționată română de canotaj a fost invitată de federația germană de specialitate, pentru a lua parte la un concurs la Grünau, anul viitor, în luna Iulie.

Campionatele studențeşti

In cadrul programului de activitate al regiunii Bucureşti nu s'au neglijat campionatele studențeşti şi şcolare de natație.

Ele urmează să se țină la strandul Obor la sfârşitul lunii August.

Dacă evenimentele se vor îmbunătăți vom asista iarăşi la dinamicele întâlniri între tineretul universitar şi şcolar.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari

REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere

RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA. Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

A. C. S. A. SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA
BUL. I. C. BRĂTIANU, N. 7 — TELEFON 3.21.81

Ştiri din străinătate

ANGLIA

Noui măsuri pentru sporirea producţiei în şantierele navale britanice

Se ştie că Amiralitatea engleză a luat sub controlul său, dela începerea ostilităţilor, construcţiile şi reparaţiile de vase, pe toate şantierele civile sau militare.

Problema repartiţiei lucrărilor, este lucru uşor de înţeles, e o problemă simplă în împrejurările actuale, întrucât flota britanică de război îşi rezervă o parte importantă a activităţii din şantiere.

In cursul anului 1940, după declaraţiunile făcute de Sir V. Warrenders, secretarul financiar al Amiralităţii, s'au construit nu mai puţin de 480 unităţi pentru „Navy", adică pentru marina regală britanică.

La începutul războiului, şantierele în activitate aveau o capacitate anuală de producţie de 2,5 milioane de tone; acestei cifre trebue să i se adaoge tonajul construit în arsenalele marinei regale şi ale cărui cifre nu sunt publicate.

In fine, spre a avea o idee exactă despre producţia de vase realizată actualmente, ar trebui să ţinem seama şi de aceea a numeroase şantiere închise, în răstimpul acestor zece ani din urmă înaintea războiului, în vederea executării programului raţionalizării construcţiilor navale, şantiere cari acum sunt toate din nou în activitate.

Capacitatea anuală de producţie a acestor şantiere poate fi socotită la peste un milion de tone.

Este ştiut, şi s'a subliniat în nenumărate rânduri, că lipsa mânei de lucru calificată, în domeniul industriei navale, este foarte simţită în împrejurările speciale prin cari trece Marea Britanie.

Spre a remedia o asemenea stare de lucruri, ministerul muncii a pus în vigoare un „Essenţial Work Order 1941".

Prin acest regulament special, responsabilitatea hotărârilor de luat în ce priveşte utilizarea personalului în construcţia navală, trece de la acest minister în mâinile Amiralităţii.

In consecinţă, drepturile în ce priveşte primirea şi concedierea specialiştilor şi a lucrătorilor calificaţi, ca şi repartizarea şi utilizarea lor în diferite şantiere au fost retrase stabilimentelor şi trecute asupra Amiralităţii.

Mai mult: noul regulament uşurează regruparea pe districte a lucrătorilor calificaţi, cari odinioară erau grupaţi pe firme, şi le asigură diferite garanţii ca de exemplu un minimum de salariu săptămânal, prezenţa unui delegat al muncitorimii în sânul comitetului, etc.

Un întreg aparat de control a fost instituit, pentru supravegherea aplicării noilor dispoziţii prevăzute de noul regulament, care are un vădit caracter etatist.

Pierderile de vase comerciale engleze în lupta dela Dunkerque

O informaţie transmisă de „Associated Press" din Londra anunţă pentru prima oară totalul pierderilor britanice suferite în cursul retragerii de la Dunkerque.

Englezii au pierdut cu acea ocaziune 73 vase, reprezintând 281.556 tone, iar aliaţii lor 39 vase, reprezintând 169.348 tone.

In aceste cifre nu sunt cuprinse însă yachturile şi vapoarele de pescuit pierdute în timpul retragerii.

Pierderile marinei britanice, dela începutul ostilităţilor. Lloydul din Londra a făcut cunoscut că pierderile marinei britanice, în primele 18 luni de război, se cifrează la 1245 unităţi, reprezentând un total de 4.962.257 tone.

FRANŢA

Inaugurarea unui muzeu al marinei la Vichy

Amiralul Darlan a inaugurat în calitatea sa de ministru al marinei, un muzeu al marinei creat la Vichy.

Era de faţă şi mareşalul Pétain, şeful statului.

O impresionantă ceremonie marinărească

Spre a păstra amintirea eroicelor acţiuni săvârşite de torpiloarele franceze „Adroit", „Siroco" şi „Bison", cari au fost scufundate de inamic după mai multe lupte glorioase, numele acestor bastimente au fost date noilor torpiloare „Epée", „Corsaire" şi „Flibustier".

In cursul unei impresionante ceremonii care s'a desfăşurat la Toulon, comandantul Le Pivain, fost pe torpilorul „La Bretagne", a expus echipagiilor eroismul cu care camarazii lor şi-au făcut datoria în timpul luptelor, şi a preamărit spiritul de disciplină şi de jertfă al marinarilor.

La urmă, amiralul Urvoy de Portzamparc a prins pe drapelul noului „Adroit" crucea de război cu trei palme a vechiului „Adroit", dispărut în luptele de la Dunkerque, după ce fusese citat de trei ori cu ordin pe armată.

GERMANIA

Institutul german pentru cercetarea importanţei mărilor

Recent s'a inaugurat la Berlin Institutul german pentru cercetarea importanţei mărilor. Directorul acestui institut este profesorul pentru istoria colonială dela Universitatea berlineză, dr. Egmont Zechlin. Institutul ţine de Asociaţia germană pentru prospecţiunea mărilor, creiată de Fuehrer cu scopul trezirii şi adâncirii interesului poporului german pentru navigaţie, colonizare etc. Domeniul de activitate al institutului, care constituie deasemeni o parte a Şcolii superioare a partidului naţional-socialist, cuprinde cercetarea istoriei marine şi a istoriei războaielor marine, a geografiei mărilor, a influenţei navigaţiei şi a etnografiei popoarelor, a tradiţiei marinarilor.

ITALIA

Vase — tancuri italiene pe Dunăre

Două tancuri italiene au început navigaţia pe Dunăre. Este vorba de primele două vase ale flotilei remorcherelor de tancuri, care au fost cumpărate de câtva timp de Societatea italiană de navigaţie pe Dunăre (SIND) din România şi reconstruite. Ele se numesc „Milano" şi „Torino". Celelalte vase, care vor face curse pe Dunăre, vor fi în curând terminate.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.

TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

„SIND“ a dus deasemenea tratative cu armatorii din Budapesta în vederea construcției de tancuri fluviale moderne și cumpărării, respectiv închirierii, remorcherelor fluviale încă necesare.

Proiectul unui canal dela Dunăre la Marea Adriatică

Presa croată și cea italiană se ocupă actualmente cu discutarea proiectului unui canal dela Dunăre la Marea Adriatică. Canalul ar duce dela Vukoiar, pe valea Sawei până la revărsarea fluviului Cupa, de acolo la Ozalje, ajungând la Marea Adriatică la Buccari în apropiere de Fiume. Canalul va putea fi navigat de vase până la 1500 tone. Prin acest canal, drumul dela Hamburg la Suez s'ar scurta cu 3000 km.

Datoria spaniolă față de Italia. Ziarele italiene au publicat, nu de mult, în mod amănunțit, ceeace a făcut Italia pentru generalul Franco, în vremea războiului civil spaniol.

In anul 1940 s'a încheiat între cele două țări un acord, fixând datoria Spaniei către Italia la 5½ miliarde lire.

Această sumă Spania urmează s'o verse în 24 anuități.

JAPONIA

Noua organizare profesională a armatorilor în Japonia.

Organizația profesională autonomă pe care armatorii și afretorii japonezi o creeaseră în 1937, cu ocaziunea intensificării transporturilor determinată de operațiunile din China, făcuse loc, în Septembrie 1939, unui organism semi-administrativ destinat să întărească controlul Statului asupra navigațiunii.

Profitând de vasta sa experiență maritimă, d. Murata, președintele organizației menționate, a întreprins o reformă completă a sistemului de armament, când a intrat, în Noembrie 1940, în al doilea cabinet prezidat de d. Konoye, în calitate de ministru al transporturilor.

Noul organism rezultat din această reformă, numit „Uniunea Centrală a Controlului transporturilor“ cuprinde 96 membri aleși dintre armatori și afretori. Una din noutățile acestei uniuni este împărțirea pe blocuri, sau pe secțiuni, pentru fiecare gen de vase: pacheboturi, tancuri, vase de mic tonaj și, în fine, o secție specială pentru vasele cu pânze.

Uniunea, a cărei constituire încă nu e stabilită în toate amănuntele ei, își propune să fixeze baremuri de afretare, și să asigure o repartiție echitabilă a beneficiilor între toți membrii săi.

Intr'o adunare care se va ține la Tokio, urmează să se dea o formă definitivă și completă principiilor de funcționare a noului organism al armatorilor japonezi.

PORTUGALIA

Lângă Lisabona s'a găsit un vechi vas de război

Cu ocazia construcției unui nou șantier în apropierea Lisabonei s'au găsit resturile unui vechiu vas de război. Scafandrii au scos două tunuri de fier lungi de trei metri. Se crede că este vorba de un vas de război englez, scufundat de flota franceză la începutul secolului trecut, în timpul războaielor napoleoniene.

SPANIA

Flota spaniolă de comerț. Spania, a cărei flotă se ridica, în Iulie 1936, la 1.200.000 tone brute, posedă actualmente 775 vase de comerț (fără a socoti și vasele cu pânze), ceeace însumează un total de aproape 900 mii tone. Pierderile suferite în cursul războiului civil sunt mai mari decât rezultă din compararea cifrelor de mai sus, — constată ziarul spaniol „Ya“, cu data de 8 Martie, de oarece în tonajul actual sunt cuprinse aproape 150.000 tone de vase străine, luate sau capturate la acea epocă.

Din cele 300.000 tone cari se găseau în străinătate Spania urmează să mai ia în stăpânire 50.000 tone.

Opt vase spaniole se găsesc și azi în stăpânirea U. R. S. S., iar altul este în Mexic.

De curând, au început negocieri spre a se mobiliza în porturile spaniole vasele unor țări cari, fără să fie beligerante, și-au pierdut suveranitatea, țări ca Norvegia, Belgia și Olanda, (reprezentând un total de 25.000 tone). Aceste vase vor fi destinate cabotajului.

U. S. A.

„Soarta Americei depinde de marina comercială“

Cu prilejul Zilei Marinei, președintele Roosevelt a adresat președintelui departamentului navigației o scrisoare în care insinuează un fel de mesaj către poporul Statelor-Unite.

D. Roosevelt spune între altele că soarta Americei depinde de marina comercială. Ea este un factor decisiv pentru existența Statelor Unite ca națiune liberă.

Vaselor, marinarilor și lucrătorilor din șantierele de construcții le revine în mare parte sarcina de a îndepărta de coastele Statelor Unite forțele cari au distrus Lumea Veche și cari amenință în clipa de față Lumea Nouă.

Un număr considerabil de vase, având pe bord marinari ai Statelor-Unite, vor transporta prin apele deschise a șapte mări, material de război, care va contribui să nimicească amenințările adresate popoarelor libere în toate părțile lumii.

Această scrisoare a d-lui Roosevelt a fost citită în șantierul de construcții dela Washington cu prilejul sărbătorii Zilei Marinei.

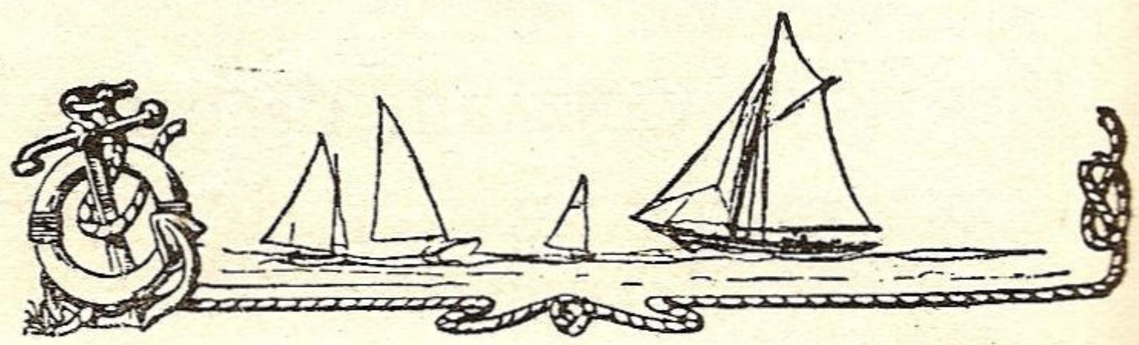
Cuirasatul american „Washington“ a fost pus în serviciu

Cuirasatul Washington, de 35.000 tone, a fost pus în serviciu.

Statele Unite dispun deci în prezent de 17 cuirasate.

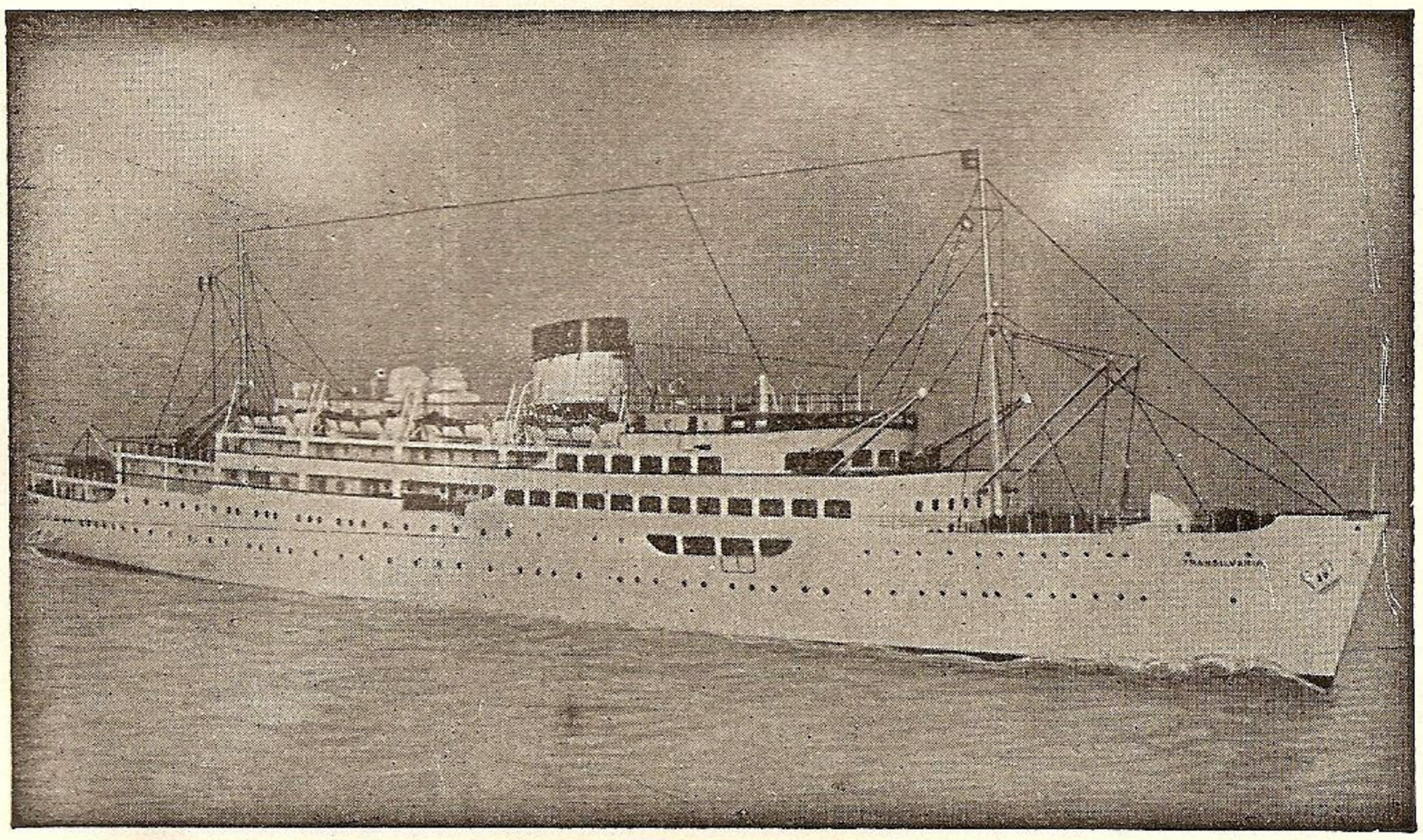
Washington are un echipaj de 75 de ofițeri și 1.200 marinari.

El a fost pus în lucru pe șantier în Iunie 1937 și a costat 70.000.000 dolari.



SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

TURCIA

cu vapoarele:

„DACIA"

ȘI

„REGELE CAROL"

cu următorul itinerariu:

CONSTANȚA plecarea Luni ora 4 p. m.
ISTANBUL sosirea Marți „ 9 dim.
„ plecarea Joi „ 15 p. m.
CONSTANȚA sosirea Vineri „ 7.30 dim.

MOMENTAN CURSELE SUSPENDATE PÂNĂ LA NOI DISPOZIȚIUNI

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

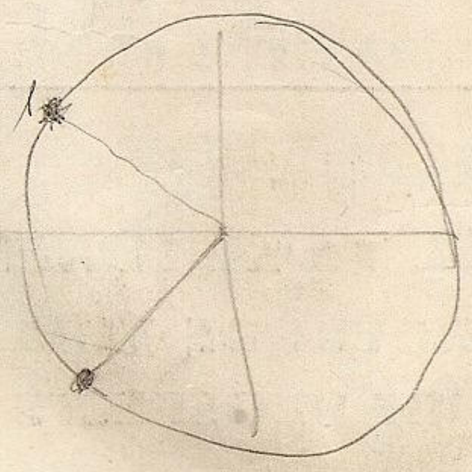
ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

●● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ●●

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. I. G. Duca 33
Tel. 2.18.26

VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE



Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

40 LEI

L I G A
NAVALĂ
ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)

AVIAŢIA ITALIANĂ ATACÂND CU TORPILELE NAVELE DE ESCORTĂ INAMICE.

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL X No. 9—10 SEPTEMBRIE—OCTOMBRIE 1941

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938.

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 9–10

Redacţia şi Administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti, II — Telefon 5.71.08.

Septembrie / Octombrie 1941

CUPRINSUL:

Amiral-Adjutant N. Păiş: Cuvânt către marinari . pag. 161
C-dor A. Negulescu: Ce face marina? . . . . . „ 163
* * * De ziua marinei . . . . . „ 164
I. Gr. Periefeanu: Gabriele D'Annunzio . . . . . „ 175
C-dor N. Cristescu: Marea ca izvor de inspiraţie . „ 179
Ing. Vlad. V. Mendl: Corbi albi . . . . . „ 182
C-dor Aug. Roman: Ocolul Mediteranei . . . . . „ 184
Cronicar: Răsboiul aero-naval . . . . . „ 186
„ Marina noastră în răsboiul de reîntregire „ 193
L. N. R. Cum a fost sărbătorit Patronul Marinei „ 198
* * * Glasul presei . . . . . „ 205
C-dor Al. Dumitrescu: Mare . . . . . „ 216
I. Gr. Periefeanu: Marea Neagră . . . . . „ 216
Lt. C-dor M. Verbiceanu: Submarinul . . . . . „ 216
Recenzii . . . . . „ 217
Informaţii din ţară . . . . . „ 219
Necrolog: Generalul Ioaniţiu . . . . . „ 221
Ştiri din străinătate . . . . . „ 222

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studenţii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte carnetul de membru 20 lei şi insigna 50 lei.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (élevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET" care apare lunar. La înscriere se mai plăteşte 6 lei cartea de membru şi 50 lei insigna.

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei, insigna 60 lei.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 5 lei carnetul și 60 lei insigna.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Brașov	Consilier I. Diaconescu	La Insp. Preg. Prem.
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieței
5. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului.
6. Călărași	Col. V. Nica	La căpitănia portului.
7. Cahul	Col. D. Dobrescu	
8. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
9. Cetatea Albă	Avocat Calust Asvadurov	
10. Chișinău	G-ral I. Carlaonț	
11. Constanța	C. amiral Georgescu	La Hotel Carol
12. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia.
13. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
14. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
15. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
16. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
17. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
20. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
21. Vetrișoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei.
22. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
23. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
24. Hotin	Col. Const. Șerbănescu	
25. Iași	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
26. Ismail	Col. Petre Jinga	
27. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
28. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
29. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
30. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
31. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
32. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
33. Soroca	Maior A. Ursu	
34. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
35. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
36. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
37. Timișoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
38. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
39. T. Măgurele	G-ral Al. Ioanițiu	La comand. garnizoanei
40. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1941

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 109 lei.
BĂILE EFORIEI B-dul Elisabeta 5, baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 84 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, Str. R. Poincaré, 51, 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% membrilor L.N.R.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din Pasagiul Român 26 (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete, 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL, Bul. Elisabeta 8, 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, ofèră peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare: reducere 10%.
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, Carol 101, 15%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, Str. Carol No. 42, reducere 5%.
LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMANEASCĂ, Willy Leonard: la cărţile româneşti şi papetărie 20%, la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.
„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie şi vopselărie.
TIPOGRAFIA „DACIA", str. L. Catargiu 7: rabat 25% la imprimate.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urînare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

TULCEA

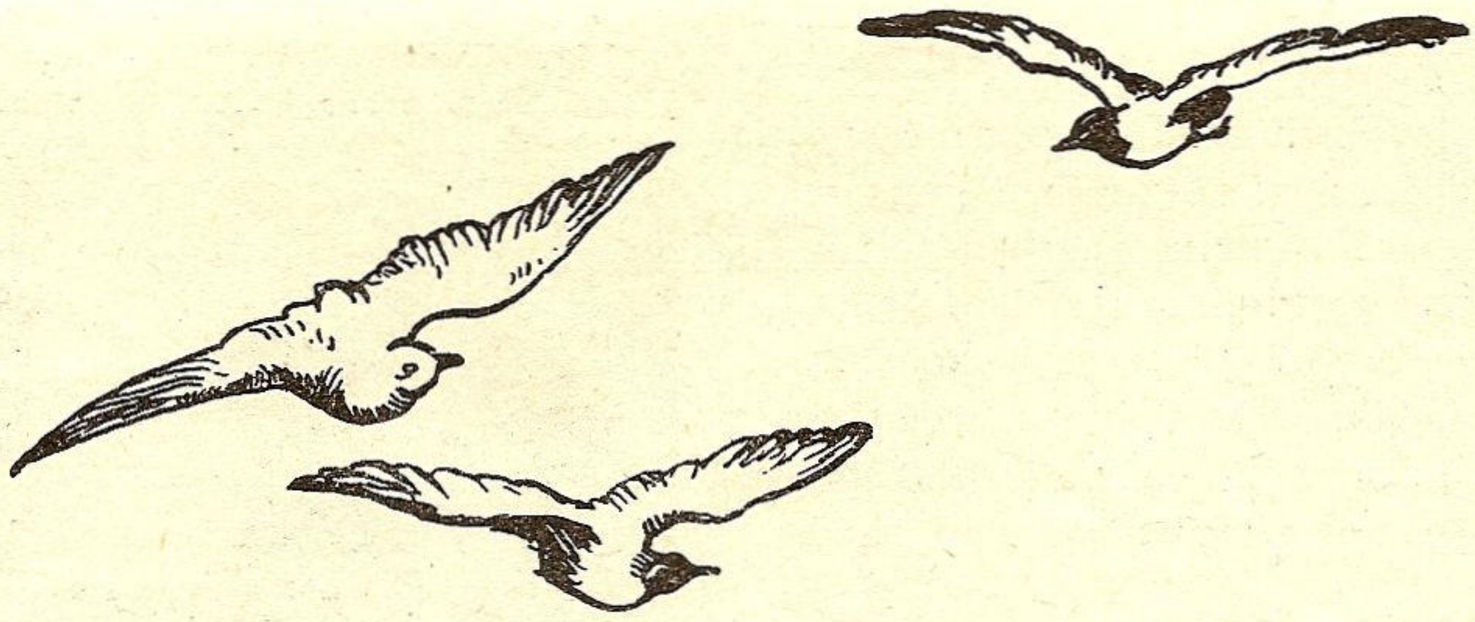
Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu . . . . „ 140
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustaţiu S. . . . . „ 10
Marea de Ciocârdel Radu . . . . . „ 50
Comentarii asupra războiului submarin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu . „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în româneşte de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noule dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . „ 5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu . . . . . „ 5

Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . . „ 5
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu . . . . . „ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Thalassa de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, de Contr'Amiral C. Negru . . „ 30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Rostul marinei în viaţa naţiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii de Prof. Univ. N. Daşcovici 20
Războiul pe Mare de Lt. C-dor Eug. Săvulescu şi Căpit. I. Bănică . . . . . „ 120
Marşul marinarilor de Căpit. Z. Negulescu . . . 5
Dunărea si Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol . . . . . „ 10
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez şi Copaciu „ 100
Volumul legat . . . . . „ 120
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Insigna L. N. R. . . . . „ 50
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.



Cuvânt către marinari *)

de C. Amiral Adj. N. PAIŞ

IUBIŢI MARINARI,

„Mă adresez marinarilor de război şi comerciali, precum şi celor ce cunosc şi iubesc marea.

Ca Subsecretar de Stat al marinei, îmi revine datoria să vă spun câteva cuvinte, cu ocazia zilei marinei şi o fac cu plăcere.

Amiral-Adjutant N. PĂIŞ
Subsecretar de Stat al Marinei

Marea nu a prezentat niciodată siguranţă şi totdeauna omul s'a simţit mic şi fără putere în faţa ei.

Cu toate acestea omul, în lupta pentru existenţă, s'a avântat pe ea.

Când în largul mării vasul este surprins de tempesta care răscoleşte marea, marinarul rămâne fără putere şi îşi încredinţează sorta în mâinile lui Dumnezeu.

Deaceea, marinarii, înainte de a lua largul, mergeau împreună cu mamele, soţiile, cu copii lor, la biserică şi se rugau Fecioarei Maria să îmblânzească marea şi, să-i aducă sănătoşi în port.

După plecarea lor, mamele, soţiile şi copiii se duceau zilnic la marginea mării şi implorând pe Fecioara Maria, se rugau pentru salvarea celor iubiţi, care se găseau pe ape.

Astfel a luat naştere patroana marinei, Fecioara Maria.

Astăzi, 15 August, biserica prăsnueşte pe sfânta Fecioară Maria, făcătoarea de minuni, iar odată cu ziua aceasta marinarii sărbătoresc şi pe patroana lor, zi de mare sărbătoare, intrată de mult în tradiţia noastră marinărească.

Altădată, în această zi, la mare, şi la Dunăre, marinarii de toate clasele, activi şi de rezervă, îşi dădeau întâlnire la Constanţa şi Galaţi unde, printr'un Te-Deum la bordul navei Amiral, îşi pomeneau morţii lor, se rugau şi mulţumeau Sfintei Fecioare Maria, patroana lor, pentru ajutorul dat în întreprinderile şi călătoriile lor pe întinsele mări şi-i implorau sprijinul şi protecţia.

In acea zi, într'o atmosferă de pură camaraderie, luau parte la serbările nautice: marinarii de rezervă ca spectatori, iar cei activi ca actori.

Timpurile vor reveni însă.

Astăzi, ţara românească, sub conducerea d-lui general Antonescu, Conducătorul Statului Român, care a trezit vechile virtuţi ostăşeşti ale neamului nostru, întreprinde, sub înalta sa comandă, cruciada împotriva bolşevismului păgân, pentru întregirea graniţelor şi apărarea creştinătăţii.

Nu este îngăduit să ne gândim la serbări şi la bucurii.

Ţara cere astăzi marinarilor, aflaţi la posturile de veghe, să lupte împotriva flotei bolşevice, oprind navele lor de a pângări apele noastre naţionale.

Navele noastre, cu echipajele gata de luptă, scrutează orizontul, pentru a descoperi inamicul şi a-l ataca.

Acolo pe nave, unde spiritul de solidaritate înfrăţeşte

*) Cuvântare ţinută la radio de d. C'Amiral N. Păiş, cu prilejul Zilei Marinei.

pe marinari, dela şef la simplu matelot, comandantul adună echipajul la pupă, ca să'nalţe Sfintei Fecioare Maria, ruga fierbinte pentru victoria neamului nostru.

Aşa au făcut înaintaşii noştri şi au izbutit.

Aici în Bucureşti, prin îngrijirea Ligei Navale Române, s'a oficiat un parastas la biserica Sf. Spiridon, unde s'au pomenit marinarii morţi pentru patrie şi s'a invocat spiritul Fecioarei Maria pentru ocrotirea celor ce luptă pe apă.

Misiunea dată nouă marinarilor de a interzice pătrunderea vaselor inamice în apele noastre şi bombardarea porturilor, am îndeplinit-o prin acel spirit de jertfă, care naşte dintr'o instrucţie solidă, dintr'o puternică disciplină şi din acea conştiinţă clară, că ne servim tronul, ţara şi neamul.

Lumea ne-a urmărit în faptele noastre, ne-a îndemnat cu gândul, ne-a aprobat şi ne-a admirat, ori de câte ori i-a fost adusă la cunoştinţă o victorie.

Atât pe mare cât şi pe Dunăre, am interzis unui vrăjmaş sălbatec şi mult superior, orice operaţie navală.

O singură dată a apărut în faţa Constanţei o escadrilă bolşevică şi lecţia primită a avut darul să o facă să renunţe de a ne mai vizita.

Cu acest prilej crucişătorul uşor „MOSCOVA" a fost scufundat, iar altul avariat.

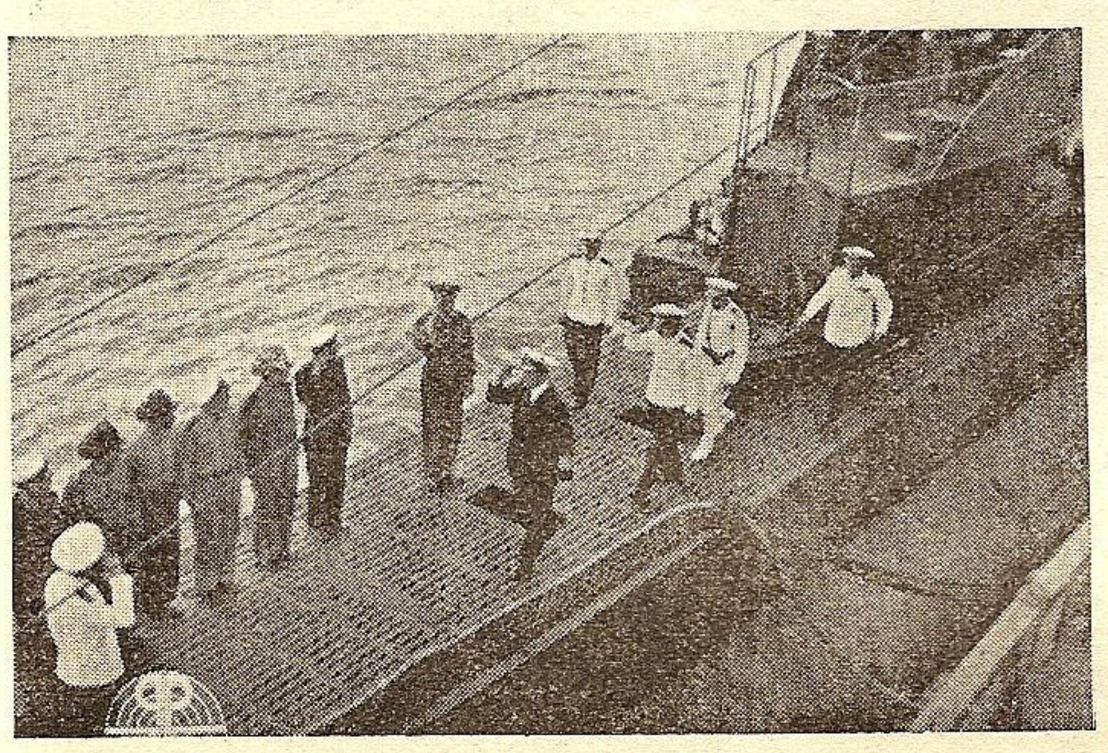
La Tulcea, sub un bombardament aerian îngrozitor, monitoarele noastre au avariat şi scufundat şalupele blindate bolşevice, care patrulau pe braţul Chilia.

Nu voi enumera toate acţiunile şi izbânzile voastre, căci ele vor fi trecute în istorie.

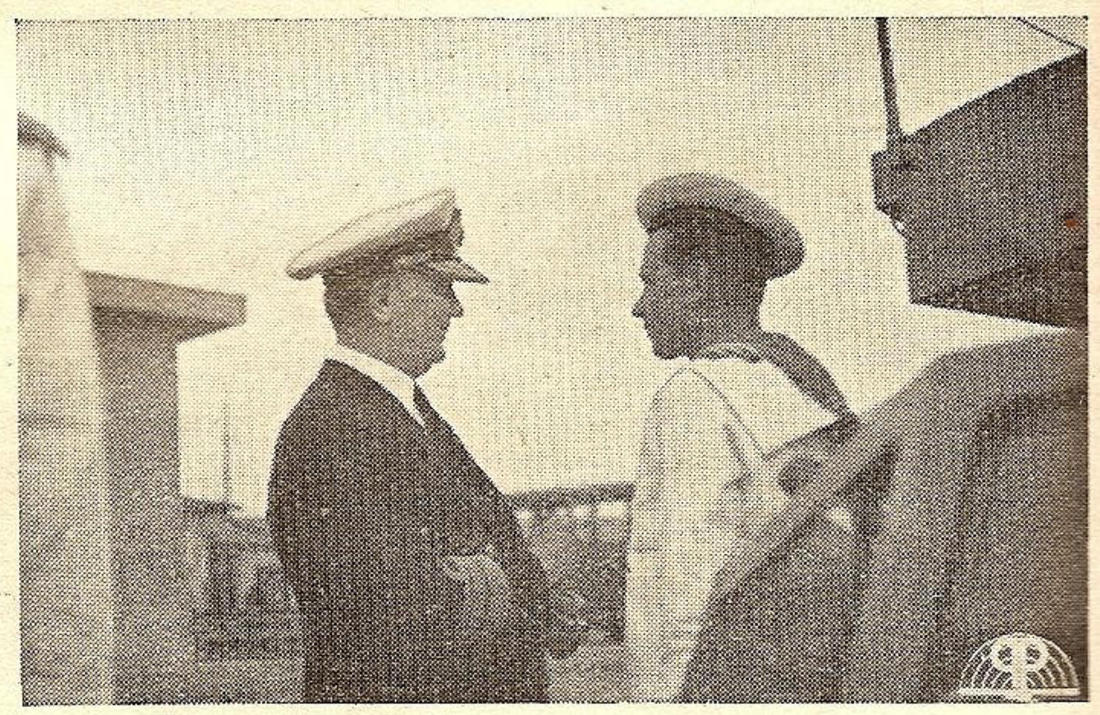
Decanul marinarilor, d. amiral Eustaţiu Sebastian — fost comandant inspector general al marinei, mi-a arătat printr'o scrisoare, toată admiraţia sa pentru faptele noastre şi ne-a declarat demni urmaşi ai marinarilor dela 1877, 1913 şi 1916-1918.

Să fim mândri de aşa de frumoase aprecieri.

In aceste fapte de arme atât de strălucite, marinarii germani, purtători ai unei înalte tradiţii marinăreşti, cot la cot cu marinarii noştri, au luat parte activă la operaţiunile noastre, atât de coastă cât şi de pe apă.



Inspecţia d. Amiral-Adjutant N. Păiş pe unul din submarinele noastre.



D. Amiral-Adjutant N. Păiş ascultând păsurile unui marinar.

Suflarea românească i-a admirat mai de mult pe întinsul oceanelor, unde au făcut dovada curajului şi priceperii lor desăvârşite, iar astăzi le aduce omagiu pentru spiritul lor de sacrificiu.

Această camaraderie germano-română, născută din lupta împotriva bolşevismului, va fi o chezăşie sigură pentru desvoltarea viitoare a raporturilor sufleteşti şi culturale între cele două marini.

Astăzi, soarta neamului românesc se hotărăşte pe fronturile de luptă ca şi în trecut.

După cum în ceasurile de grea cumpănă, vrednicii şi credincioşii noştri voevozi, înconjuraţi de obştea luptătorilor, a feţelor bisericeşti şi a mulţimii de rând, îşi înălţau glasurile către sfinţii proteguitori ai neamului şi către Atotputernicul, rugându-i să mântuiască glia strămoşească de încălcările vrăjmaşilor, tot astfel şi noi să ne îndreptăm astăzi inima şi gândul către patroana noastră.

Pentru ocrotirea apelor noastre şi a celor ce călătoresc pe ele, marinarii noştri te-au ales pe tine, Fecioară Maria, proteguitoarea lor şi în sufletele lor, fiecare ţi-a zidit un altar.

Către tine, Sfântă Fecioară, ne plecăm genunchii, noi marinarii de pe întinsul apelor româneşti; dela tine cerem cu smerenie să asculţi rugăciunile noastre, să binecuvintezi echipajele, navele şi roadele străduinţelor noastre.

Ocţelește braţul şi sufletul marinarului.

Flotele noastre, care luptă pe Dunăre şi mare, dăruieşte-le deplină izbândă asupra duşmanilor, pentru întregirea patriei şi pentru veşnica viеţuire a neamului nostru.

Dă glorie nemuritoare Regelui nostru !

Trăiască M. S. Regele Mihai I !

Dă tărie Conducătorului oştilor şi al Statului.

Trăiască generalul Antonescu, Conducătorul Statului!

Dă viaţă veşnică neamului şi ţării româneşti.

Trăiască România !"

CE FACE MARINA ?

de Comandor A. NEGULESCU

Iată o întrebare pe care marele public setos de ştiri senzaţionale, o pune mai totdeauna şi pretutindeni, atât în timp de pace, cât şi în timp de război.

Intrebarea este oarecum motivată. Marina e dragă tuturor, apasă greu asupra bugetului şi cu toţii ar dori să audă, zilnic dacă se poate, de isprăvile ei, aşa cum aude de atâtea altele, din crâncenele lupte de pe front.

Dacă activitatea marinei e şi ea zilnică, isprăvile răsunătoare sunt ceva mai rare, foarte rare chiar. In timp de pace naufragiile şi în timp de război ciocnirile navale nu pot avea continuitatea inerentă a unei încleştări permanente ca la uscat, nici a sborurilor cu efect ale miilor de aparate ce spintecă văzduhul.

Ce face marina ?

In timp de pace *navigă* cu scurte întreruperi la foarte rare intervale, — deci munceşte greu, suferă, se chinueşte, rabdă şi mai ales... tace. Nici un ziar nu trâmbiţează forfoteala a milioane de tone care brăzdează ziua şi noaptea mările şi oceanele, făcând legătura între continente, pe orice fel de vreme.

In timp de război, aceeaşi desfăşurare de muncă tacită, devenită mai eroică prin adăogirea a nenumărate riscuri. La armele naturii, — vânt, ploaie, ceaţă, viscol, — intervine navigaţia de noapte *fără lumini,* nici pe vapoare, nici la faruri, ceiace impune o încordare necunoscută nerăbdătorilor de ştiri palpitante.

Riscul coliziunilor şi al eşuărilor e sporit de *minele* şi *torpilele* ce aţin calea atât a beligeranţilor, cât şi a neutrilor. Apariţia pe cer a pasărilor de oţel, aruncătoare de bombe ce răzbat cele mai groase cuirase, a fost în ultimul timp încununarea încercărilor la cari sunt supuşi marinarii. Ei au făcut totuşi dovada cât sunt de căliţi : *navigaţia nu s'a întrerupt,* transporturile continuă să se facă, sfidându-se atât urgia elementelor, cât şi setea de distrugere omenească. Milioane de tone iau calea fundului ? Alţi mii de marinari sunt gata să se îmbarce pe milioanele rămase sau în construcţie.

Dacă trecem la *marina militară,* vedem că la riscurile de navigaţie enumerate mai sus, se mai adaogă şi acelea ale rolului special de *strajă* a căilor de comunicaţie maritime sau fluviale. Indeplinirea acestei misiuni este de un eroism sublim, tocmai prin osbcuritatea ei. Un istoric, vorbind despre activitatea acestor bravi şi obscuri paznici ai mărilor, nu a găsit un titlu mai bun pentru lucrarea sa de cât *„vagabonzii gloriei"*, — glorie pe care aceşti hoinari nu o cunosc de cât foarte târziu sau de loc, dar fără vagabondajul lor nu ar fi existat nici gloria finală, *Victoria.*

Flota propriu zis de luptă, pe lângă acestea toate, mai are încă un rol, tot tacit : să se păstreze pentru a interveni la momentul oportun. Dacă în rarele lupte navale eroismul marinăresc s'a putut dovedi deoparte şi de alta, la învingători şi învinşi, eroism adus la cunoştinţa publicului prin bogate articole de reportaj, — nici un ziar nu a pomenit de eroismul comprimat al zilelor, săptămânilor, lunilor premergătoare unei ciocniri navale, ca cele dela Coronel, Falkland, Tsushima, Jutland sau Groenlanda.

Când în războiul trecut opinia publică engleză, alarmată de repetatele succese ale submarinelor şi crucişetoarelor germane, în frunte cu faimosul *„Emden"*, întreba „ce face marina ?" şi acuza pe amiralul Jelicoe de lipsă de acţiune, — acesta a răspuns cu lapidara formulă *„the fleet in beeng"*, flota în fiinţă. O flotă numai prin fiinţa, prin prezenţa şi hotărîrea ei de a lupta la momentul oportun, are o înrâurire covârşitoare asupra operaţiilor.

Dacă venim la noi acasă, vedem că inamicul are o flotă destul de puternică : 3 cuirasate, 3 crucişetoare de luptă, 4 crucişetoare uşoare, 54 de distrugătoare, 80 de submarine şi o navă portavioane. Din acestea, pe Marea Neagră, cu două baze puternice, Odesa şi Sebastopol, cu dintele Crimeei şi adăpostul natural al mării de Azov, — sovietele dispun de un cuirasat *Pariscaia Komuna* de 26.000 tone, armat cu 12 tunuri de 305 mm., 16 de 120 mm., 10 de 75 mm. A. A., 7 mitraliere, 4 tuburi lanstorpile ; crucişetorul *Komintern* de 7.000 tone, armat cu 10 tunuri de 130 mm.; 5 distrugătoare, 11 torpiloare, 29 submarine, 50 de vedete, 6 puitoare de mine.

Faţă de această importantă forţă navală, marina noastră e într'o inferioritate numerică şi strategică covârşitoare. Totuşi marina noastră, aşa mică cum este, a fost *prezentă, în fiinţă, pentru a apăra drepturile noastre la Dunărea şi Marea Noastră,* cu toate desele incursiuni ale marinei şi aviaţiei sovietice. Dunărea noastră n'a fost violată. Delta în mâinile noastre a rămas, iar când s'a ivit ocazia a ştiut să dea la fund distrugătorul „MOSCOVA", 2 submarine, 5-6 vedete, fără a mai vorbi de alte acţiuni ale infanteriei de marină şi a bateriilor ei de coastă.

Isgonirea definitivă dela Dunăre, sub presiunea armatei la Nord şi a marinei la Sud, arată cu prisosinţă că marinarii noştri au fost totdeauna la înălţimea situaţiei, alături de camarazii dela uscat şi de aviatori, luptând cu acelaş avânt pentru victoria finală.

Incheem aceste rânduri cu altă întrebare : *ce ar fi făcut marina* dacă evenimentele ar fi găsit-o cu programul naval desăvârşit ? Răspunsul e pe buzele tuturor ; ea şi-ar fi îndeplinit rolul de a asigura comunicaţiile noastre maritime şi de a turbura pe ale inamicului.

Dela defensivă ar fi trecut la ofensivă, ar fi atacat ursul în vizuina lui ; ar fi împiedicat transporturile de carburanţi dela Batum spre Nord ; ar fi blocat porturile Odesa, Nicolaev, Cherson, Sebastopol şi ar fi oprit ori ce încercare de evacuare a trupelor şi materialelor ; ar fi grăbit, în colaborare cu armata şi aviaţia, căderea acestor porturi, încercuite deja pe uscat.

Abia după încheerea războiului vor eşi la iveală isprăvile ei, dar mai ales rolul ei, pentru ca într'un viitor cât mai apropiat să fie adusă la înălţimea nevoilor ţării şi iscusinţei marinarilor, spre a avea putinţa, de va mai fi nevoie, să-şi îndeplinească acest rol cu aceeaş dorinţă de jertfire, ca în trecut şi în prezent.

DE ZIUA MARINEI

In fiecare an de Ziua Marinei, presa, expresiunea şi îndrumătoarea opiniei publice, rezervă coloane marinei şi marinarilor noştri.

Anul acesta, ca niciodată, a fost o întrecere, atât spre a se arăta vitejia marinarilor noştri, cât mai ales a se evidenţia rolul care l'a jucat marina şi mai ales acela pe care l'ar fi jucat, dacă şi din punct de vedere material ar fi fost la înălţimea nevoilor Ţării şi a iscusinţei marinarilor.

Unele ziare au rezervat chiar pagini întregi. Dar ceiace este îmbucurător pentru cei cari luptăm în jurul flamurei L. N. R., în afară de unul, toate articolele sunt semnate de nemarinari. Aceasta dovedeşte că propaganda noastră a prins, din ce în ce se simte de cât mai mulţi nevoia unei marine.

Le dăm cuvântul :

Nauta et agricola

de ROMULUS DIANU

Cine ştie să citească, şi altfel decât cu aceste slabe litere, o hartă, ştie deasemenea să osebească destinul nostru de străvechi agricultori, cu acela mai nou, de navigatori la o mare închisă, cum este Marea Neagră, sau la o apă dulce, cum este Dunărea. In clipa în care România Regelui Carol I-ul şi-a dat seama că are nevoie de o flotă, aceasta a fost făcută cu sacrificiile unui mic regat tânăr, şi pe bazele acelea vechi, s'a desvoltat apoi, desigur, nu în proporţie cu mijloacele de care ţara a dispus, astfel încât, după o destul de lungă viaţă politică independentă, ne trezim astăzi tot agricultori, şi foarte puţin navigatori, iar lucrul acesta trist şi evident se trădează din cetirea hărţii, unde sunt desemnate cu roşu atâtea drumuri bune înspre munte, şi niciunul înspre mare.

Ciobani, înamoraţi de munte şi de vale, am tratat marina noastră ca pe o cenuşereasă. Cine e marinar, în România, este tot aşa de prematur apărut pe faţa pământului ca şi cel care este scriitor cu idealuri înnalte, sau artist neconcesiv faţă de vulgul ignorant.

Totuş, trebue să recunoaştem că progrese mari s'au îndeplinit. Acest orizont n'a fost înţeles dela începuturile navigaţiei româneşti. S'ar putea crede că oameni foarte capabili din trecut, n'au ştiut că istoria civilizaţiei humane începe pe apă, cu expediţiile Argonauţilor, şi cu acelea întreprinse de Egipteni în Marea Roşie. N'au înţeles că Fenicienii şi Cartaginezii îşi datoresc splendoarea lor, în istorie, exclusiv faptului că au străbătut apele pământului, de unde au cules floarea inteligenţii şi a geniului omenesc, deodată cu preţioasele lor mărfuri. N'au priceput că Roma antică n'a fost puternică şi bogată decât atunci când a fost în stare de a naviga, şi că anticii Romani nu reprezintă nici un prrogres în istoria navigaţiei, până târziu când au fost în stare să se substitue Grecilor, până în clipa când marile porturi Veneţia, Genua şi navigatorii normanzi au afirmat, în lume, elitele lor marinăreşti, meterezul de pe care s'a putut smulge naturii floarea fină a civilizaţiei europene.

Citesc uneori înduioşetoare prostii cu privire la Marea Neagră, căreia nu ştiu cine, (ba ştiu, dar nu vreau să spun !) i-a zis : „Mare Nostrum". Nu e de loc „mare nostrum", şi aici se află racila multor neajunsuri. Din Marea Neagră, nu ne aparţin decât apele teritoriale, până la orizont, de unde începem a ne socoti în străinătate. Pricina asta a făcut ca, milităreşte vorbind, Marea Neagră să nu ne încurajeze prea mult. Ne rămânea cealaltă alternativă : a desvoltării unei marine comerciale, poruncită chiar de produsele solului nostru, care ades sunt lemnoase, deci de mare volum, şi aflătoare chiar în marginea marelui târg oriental, lipsit de produse petrolifere şi de sare.

Era misiunea noastră marinărească. N'am fost cu totul absenţi dela împlinirea ei, dar chiar cu riscul de a fi, cum se spune, „trouble-fête", adică un fel de cobe care tulbură petrecerea, voiu spune, cu libertatea la care ţin mai mult decât la orice, în îndeplinirea datoriei mele, că au fost regimuri care au făcut din Marina noastră o umilă servantă a interesului naţional, nesocotind adevărul verificat de mii de ani, că nu s'a îmbogăţit absolut nimeni din agricultură, decât dacă a făcut comerţ, şi că toate marile puteri, toate marile naţiuni, astăzi, sunt eminamente puteri cu o marină comercială serioasă, cu tradiţii marinăreşti consolidate zi de zi, cu căi navigabile străbătute şi consacrate ca atare, cu mari debuşee dealungul acestor căi, şi cu popoare care-i constituesc o clientelă.

Câtă vreme vom sta pe gânduri dacă trebue să facem sacrificiile necesitate de înzestrarea noastră nautică, riscăm a fi, pentru istorie, ceeace au fost (vorba ăluia !) Tracii, Geţii, Agatirşii, Sarmaţii, Umbrii, şi alte neamuri care n'au navigat.

Fiindcă, aşa cum spune un poet latin :

„NAVIGARE NECESSE EST ; VIVERE NON NECESSE"...

In ţările ce s'au desvoltat paralel cu valul de invenţiuni, şi nu au aşteptat eftenirea produselor acestora, pentru a le adopta tardiv, există academii de marină, cu secţiuni istorice, legislative şi administrative, secţiuni militare şi economice, ca şi secţiuni technice preocupate de ameliorarea materialului naval, în jurul cărora activează jurişti, chimişti, medici, geografi, scriitori, zoologi şi botanişti, oceanografi şi mineralogi. Pentru întreţinerea unui astfel de aparat intelectual, colaborator al navigaţiei, se cheltuiesc anual sume enorme, dar acestea se realizează relativ uşor din produsul însăş al navigaţiei.

Cine trage a sărac, nu va fi niciodată decât sărac. Trebue să deschidem bine ochii asupra lumii, şi să descoperim, oricât de târziu, adevăratele surse ale civilizaţiei. Numai prin marină vom depăşi stadiul acesta al istoriei noastre.

Cu atât mai mult avem datoria de a ne fixa atenţiunea asupra acestui domeniu neglijat, cu cât preocupările nautice vor deveni generale, după acest răsboiu. Va trebui să afirmăm, prin creaţii româneşti, prezenţa noastră la Marea Neagră.

Va trebui să purtăm bine coroana lăsată nouă de Dumnezeu, şi pe care n'am ştiut totdeauna a o purta altfel decât „pe-o ureche"...

De ziua marinei noastre, ale cărei sacrificii de pace şi de răsboiu le cunoaştem şi le slăvim, să avem curajul de a spune :

— Să trăieşti, Cenuşereasă a Românilor. Vom avea grije de tine....

Fără asemenea auguri, zadarnic vom improviza sărbătoriri platonice.

Navigaţia nu se face cu vorbe, ci cu vapoare.

In România de mâine, a Generalului Antonescu, acest domeniu nu va mai fi neglijat.

Generalul Antonescu nu este omul care să se intimideze de greutăţile posibile. Avem datoria de a le învinge. Avem şi mijloacele, în propria noastră hărnicie, în datele pământului nostru. Agricultorul creză pe corăbier. Aşa a fost totdeauna, din străvechime.

Dar pentru a ajunge acolo unde iubirea pentru acest neam ne îndeamnă, o întreagă reformă morală este de făcut, în prealabil. Trebue să fim, faţă de noi înşine, sinceri ca busola, brutali ca matematica, exacţi ca compasul, lipsiţi de rigiditate, fluenţi ca valul, stăpâni pe punctele noastre cardinale.

Este vorba numai de a începe cu începutul, şi de a continua, cu seriozitate, calea noastră.

(Curentul)

Marina şi desrobirea Basarabiei

de Vice-amiral I. BĂLĂNESCU

A trecut un an de când cu inimile sângerânde de pierderea hotarelor, înnecam în suflet plânsul înăbuşit al înfrângerii, acea înfrângere morală şi naţională, care a căzut ca un blestem peste conştiinţele vinovate, a cutremurat adânc conştiinţele adormite şi a lovit ca un trăsnet conştiinţele curate.

In acest an de crude desamăgiri, Dumnezeu a veghiat asupra destinului neamului nostru şi ne-a trimis o făclie călăuzitoare în bezna rătăcirii, o minte ageră şi luminată de ostaş, un general neşovăelnic, care a luat în mâini ferme conducerea ţării şi a oştirii.

Devotat cu toată dragostea dinastiei, patriei şi trecutului glorios al neamului, generalul Conducător, în unire cu şefii superiori ai armatei române şi misiunii militare germane, a pregătit temeinic armata terestră, aviaţia şi marina, într'o concepţie de viguroasă ofensivă, pentru ziua cea mare a desrobirii provinciilor răpite de cotropitorii Sovietici.

Cot la cot cu armata germană, marea noastră aliată, armata română a trecut Prutul în ziua de 22 Iunie şi într'o lună tot românismul de pretutindeni a sărbătorit cu bucurie de nedescris şi cu sufletul înălţat de trimful victoriei, intrarea trupelor noastre la Chişinău, după ce desrobitorii sfărâmaseră lanţurile ce strângeau de moarte trupul sfântului nostru pământ bucovinean.

Astăzi când în Basarabia şi Bucovina flutură biruitoare drapelele române, când în aceste provincii liberate răsună graiul românesc, nezăvorit de blestemata stăpânire bolşevică, astăzi, când duşmanul sovietic este isgonit de la gurile Dunării, iar ţărmul mării noastre îşi întinde hotarul până la vechea fortăreaţă a lui Ştefan cel Mare, Cetatea Albă, suntem datori să cinstim cu cuvinte de meritată laudă pe Generalul Conducător şi comandanţii superiori ai oştirii de uscat, de aer şi de apă, arătându-le fără nici-o rezervă întreaga noastră recunoştinţă şi admiraţie.

Mai avem datoria să înălţăm rugi către Dumnezeu, preamărind pe toţi eroii români şi germani, cari au nimicit cu puterea armelor, stropind cu sângele lor câmpurile de bătălie, o armată de ostaşi sălbateci şi distrugători ai altarelor creştine, încremenindu-i în ţărână sau isgonindu-i peste ţărmurile Nistrului.

Astăzi, de Ziua Marinei, când pe toate navele româneşti se sărbătoreşte Sfânta Maria, proteguitoarea destinului marinarilor, îmi iau voia să exprim câteva cuvinte de omagiu pentru viteaza noastră marină, expunând pe scurt, acţiunea ei în răsboiul pentru desrobirea Basarabiei şi Bucovinei. Voi căuta să nu depăşesc cu nimic limitele discreţiunii.

Acţiuni pe Dunăre. Marina noastră nu a desmint frumosul ei renume din războiul întregirii neamului. Temeinic pregătită, atât ca instrucţie, cât şi ca mijloace de luptă, ea a fost însărcinată să asigure paza ţărmului Dunărean în Sudul Basarabiei, pe canalul Kilia şi până la Mare.

Această pază de zi şi noapte s'a îndeplinit cât se poate de riguros pe numeroasele canale ale Deltei de monitoarele, vedetele, navele fluviale ale Diviziei de Dunăre şi de batalioanele de Marină. Unităţile Marinei au fost obiectivele de prim ordin ale bombardierelor sovietice, cari dispuneau de mari posibilităţi, având numeroase aerodromuri în Basarabia. La toate aceste atacuri, artileria de bord şi de uscat anti-aeriană a reacţionat cu cea mai mare vigoare.

In diferite angajamente şi acţiuni de patrulare, artileria monitoarelor şi bateriile de uscat de pe ţărmul dunărean, au reuşit să producă însemnate pierderi forţelor fluviale sovietice şi anume: 7 vedete blindate, 2 nave de transport, 1 remorcher mare şi 1 şalupă armată, au fost scufundate. Avarii serioase au fost cauzate unui monitor tip „Udarnic" şi altor nave fluviale Sovietice.

In prima fază, Marina a avut un rol defensiv, totuşi păstrând agresivitatea de câteori s'a prezentat prilejul. In a doua fază trupele şi navele Marinei, lucrând la flancul drept al armatei de uscat, a trecut la ofensivă, ocupând, în primele zile, cu mici pierderi, porturile Reni, Ismail, Kilia Nouă şi Vâlcov, curăţind canalul Kilia de navele Sovietice şi reîntronând iarăşi stăpânirea românească la gurile Dunării.

In toate operaţiunile fluviale s'a evidenţiat importanţa artileriei antiaeriene în porturile din zona de răsboi şi pe navele de luptă şi mai ales rolul covârşitor al aviaţiei de vânătoare în sprijinul unităţilor marinei.

Acţiuni pe ţărmul mării. La Mare ca şi la Dunăre, navele forţei navale maritime şi batalioanele de marină au efectuat fără odihnă şi în toată conştiinţa, paza ţărmului Mării şi regiunea Stari— Stambul — Mangalia. Navele de luptă au făcut continuu patrulări la larg, iar navele dragoare au cercetat drumurile de navigaţie din apropierea porturilor, pentru curăţirea minelor. La Mare, problema marinei a fost mult mai grea, considerând superioritatea navală a Rusiei Sovietice în Marea Neagră.

Flota Sovietică, fie de teama minelor, fie de teama forţelor aeriene germano-române, a avut o activitate mărginită numai la scurte recunoaşteri.

La 29 Iunie, două distrugătoare Sovietice de tip mare, moderne, „Moscova" şi „Harcov" apărând în faţa coastei noastre puţin la Sud de Constanţa, au fost împinse de focul distrugătoarelor noastre şi de tirul unei baterii de coastă germană, încât distrugătorul „Moscova" s'a scufundat, iar distrugătorul „Harcov" s'a retras în grabă la larg, avariat de loviturile navelor noastre.

In regiunea Mangalia o canonieră, un torpilor şi vedetele noastre rapide au scufundat cu bombe antisubmarine două submarine Sovietice.

Porturile principale de pe ţărmul mării, fiind obiectivele de prim ordin ale avioanelor Sovietice, artileria antiaeriană a navelor şi bateriilor de uscat, a adus apărării de coastă însemnate servicii, doborând mai multe avioane duşmane..

Suntem mândri să semnalăm tuturor celor ce iubesc marina, că marinarii noştri atât la Dunăre, cât şi pe ţărmul Mării, sunt demni de tradiţiile vitejeşti ale înaintaşilor lor. Ei au activat cu tot curajul, abnegaţia şi devotamentul acolo unde i-a chemat ceasul sfintei datorii, luptând şi rezistând eroic împotriva unui duşman cu mult superior.

Eroii marinari cari au căzut la postul de onoare, alături de camarazii lor germani şi români, merită toată admiraţia şi recunoştinţa noastră, pentru că au înscris pagini de glorie în cartea marinei noastre şi au pecetluit cu sângele lor tânăr marele act al desrobirii fraţilor noştri bucovineni şi basarabeni.

(Universul)

Lecţia marinarilor Români

de MIRCEA V. PIENESCU

Ziua marinei a trecut, în acest an, fără fastul strălucitoarelor serbări ; dar nu şi fără greutatea concluziilor ce trebue să se tragă pentru viitor.

După un vechi obiceiu al nostru, socotim şi de data aceasta, că un adevăr spus atunci când poate fi verificat, de toată lumea, valorează înzecit decât atunci când trebue demonstrat, sau atunci când trebue să faci apel la încrederea celor căror te adresezi. Înţelepciunea, celor care ne-au învăţat să batem fierul cât este cald, îşi are aplicaţiunea şi în această regulă, pe care ni-am impus-o noi în alegerea problemelor pe care le discutăm.

Despre marină şi despre marinari ne-am ocupat de multe ori, fără a ne încadra în legi sau asociaţii. Din unghiul în care ne-am făcut locul, spre a privi lumea, marina şi marinarii ei, ni-au apărut cu o însemnătate mult mai mare, decât aceia care li se dădea, în mod curent. Şi am scris despre această însemnătate, arătând cu cifre şi dovedind cu fapte ce înseamnă raportul pentru un popor. Ca noi au mai făcut şi alţii. Marina are prieteni în publicistica şi în literatura română. Şi aceşti prieteni au folosit toate mijloacele ca să facă populară tânăra noastră flotă şi bunii noştri navigatori. Dar au fost şi unii care n'au înţeles acest lucru.

De multe ori mi-a fost dat să ascult savante demonstraţiuni „cu creionul în mână", potrivit cărora marina devenea o povară şi marinarii un decor costisitor. S'a vorbit, cândva, chiar de o desfiinţare a marinei. Savanţii de cafenea nu înţelegeau dece se cheltuesc bani pentru flotă. Aci, este drept, cheltuelile nu se pot face în rate şi cumpărarea unui vas cere o sumă mare, care bate la ochii celui ce nu ştie să-i descifreze rostul.

Astăzi însă dovada s'a făcut. Valabilitatea principiului că, *cine are coastă trebue să aibă şi flotă*, care să o apere, s'a făcut îndeajuns. Nu vom insista şi nu ne vom face plăcere din a cere socoteală, dacă îi vom găsi, pe cei care credeau că marina nu este de nici un folos. *Flota noastră cooperează cu armata de uscat şi din aer* şi păzeşte sectorul care îi revine. Isprăvile pe care le-au făcut sunt dovezi mai presus de orice demonstraţie ; iar rezultatele, de până acum, sunt proba supremă. Orice insistenţă devine de prisos ; iar concluzia se desprinde dela sine : *Ţara Românească trebue să aibă o flotă pe care să o întărească şi să o întreţie cu grijă*. Ea asigură o bună parte din *hotarul ţării* şi ne dă siguranţa într'o parte de unde pot bate multe şi rele vânturi.

Cititorul a observat, desigur, că am vorbit de o flotă şi n'am făcut acea distincţie, evidentă, între flota militară şi cea de comerţ. Nu este nici o scăpare şi nu este nici o lipsă de sistematizare. Este vorba de un punct de vedere asupra căruia este bine să ne oprim.

Vorbind de flota română, înţeleg să vorbesc de *ambele flote*, pentrucă ele fac un tot inseparabil, în vreme de război şi un tot organic în timp de pace.

Flota de răsboiu, menită a acţiona ca armă şi armată, găseşte în vasele de comerţ un preţios auxiliar şi în marinarii depe ele, un izvor de alimentare cu oameni, de o calitate excepţională. Faptele din prezent au arătat acest lucru şi nu eu sunt acela care să o dovedesc. Aceste fapte ne obligă să tragem concluzii, aşa cum ne-am propus dela început.

Desprinzându-ne de contingenţile actuale şi văzând în viitor însemnătatea flotei, nu poate scăpa nici unui om, care cunoaşte structura economică şi tendinţele economiei româneşti. *Marea ne leagă cu lumea*. Pe uscat nu se pot face transporturi decât reduse ; iar Dunărea este închisă o parte din an. *Marea rămâne veşnic liberă* şi pe vapoarele ei se pot încărca greutăţi, pentru care milioane de vagoane şi ani întregi ar trebui, ca să le ducă dela un loc la altul. Sunt lucruri elementare şi totuşi trebuesc spuse pentru a fi înţelese.

Răsboiul actual ni-a arătat că o flotă bună şi marinari destoinici, trebuesc şi sunt indispensabili pentru apărarea hotarelor. Datele din timp de pace ne arată că economia ţării româneşti implică *existenţa unei flote* care să o lege de piaţa internaţională. Ori care va fi forma economiei viitoare transportul mărfurilor dela un loc la altul, nu va înceta. In funcţie de acest transport flota rămâne factorul principal şi de neînlocuit. Sunt ţări care şi-au închegat o economie prosperă pe o flotă de comerţ care a transportat pentru alţii. Acest fapt dovedeşte, fără cifre şi argumente, că *transportul absoarbe o bună parte din preţul unei mărfi. Existenţa unei flote naţionale absoarbe această parte şi o aduce în patrimoniul ţărilor care au marfa însăşi.*

Am scris aceste rânduri pentru acei care n'au înţeles, încă, însemnătatea flotei. Lebedele albe, cum erau numite vasele noastre de comerţ, în perioada marinei romantice şi-au câştigat locul. *Omul de stat care va clădi România de mâine, trebue să-şi scrie în carnetul realizărilor viitoare şi nevoia de a da marinei atenţia ce i se cuvine*. Marinarii noştri, mari şi mici, ştiu ce trebue făcut. Ei trebuesc să fie puşi în situaţia de a da ţării şi neamului lor tot ceeace poate să dea o flotă bine utilată şi bine întreţinută. Pentru acest carnet, am notat aci gânduri fugare şi am căutat să întorc privirile încruntate de grija viitorului, spre un colţ în care fapta de arme a deschis o nouă înţelegere. Oricât de mari ar fi grijile prezentului, nu trebue să pierdem din vedere *nevoile viitorului* şi pentru acest viitor trebue să tragem toate concluziile, din ceeace ne oferă experienţa unor timpuri bogate în învăţătură.

Răsboiul este şcoala în care se selecţionează valorile naţionale. Dar tot răsboiul este şi prilejul în care se evidenţiază erarhia nevoilor. Pe scara acestei erarhii, flota şi marinarii, îşi au locul bine determinat. Acei care cred că se poate face o distincţie categorică între pace şi răsboiu au avut ocazia să vadă că se înşeală. *Pacea şi răsboiul sunt stări succesive, în viaţa popoarelor*. Naţiunile trebuesc să-şi organizeze viaţa pe această bază şi trecerea dintre o stare în alta nu trebue să se facă prin sdruncinări prăpăstioase, ci prin adaptări de înainte pregătite. Nevoia de a avea o *flotă este tot atât de mare, în timp de pace ca şi în timp de răsboiu*. Trecerea dela o stare la alta trebue să însemne o schimbare de încărcătură şi o modificare sumară pe mâneca marinarilor, care devin soldaţi.

(Curentul)

Marea Noastră

de ION MARIN SADOVEANU

Toți ne-o vor, toți ne-o rîvnesc și nu vor să înțeleagă că o stăpânim de mult și pentru totdeauna !... Cetățile lui Ștefan priveau pânzarele care coborau spre mare, iar titlul lui Mircea de Domn până la marea cea mare, nu era un simplu ifos.

Pe apele ce le duce și pe apele ce le chiamă la ea, bărbăția românească a luptat de multe ori. E tot atât de familiară vitejiei noastre ca și plaiurile și măgurele din trupul Țării. Și iată că și astăzi izbânda am cules-o pe mare. „Moscova" s'a îngropat în ea cu acelaș duh otrăvit cu care rândurile roșii au pornit pe câmpiile Basarabiei și ca și la uscat, simplu, omenește, înțelegător și jertfitor românul luptă pe apa care e a lui.

Tradiția noastră, la mare, a crescut cu încetul, dar puternică. De la barabaftele vechi ale Dunării, pe care le atacam cu șalupe și până la contratorpiloarele noastre de astăzi, oamenii s'au format, strânși de pretutindeni din țară, și dând marinari adevărați. Și încetul cu încetul, marina militară a crescut lângă ea marina comercială, în care o romantică specială, o anumită eleganță și un stil apusean, a dat un corp de navigatori cari n'au fost niciodată lipsiți de curaj, inițiativă și precizie...

Marea, la noi, în puțini ani, a dat o literatură și a dat oameni cari deși nu o slujesc sunt formați și legați pentru totdeauna de ea, Cu siguranță că sunt mulți risipiți prin țară, din generațiile care au crescut acolo. Vor fi, având ocupații felurite, râvne deosebite, izbânzi sau înfrângeri, după puteri și după priceperi... Dacă îi întâlnești însă, oriunde, oricum, și te pricepi a privi în cuvintele și în felul lor de a fi, vei vedea de îndată că poartă pecetia mării, pe care a primit-o în copilărie și tinerețe. E poate mai multă liniște în ei, mai multă înțelegere, mai mult omenesc. E un fel lung de a privi, care nu însemnează neatenție ci strângere de gânduri depărtate, iar în clipele grele, o încordare robustă și în potrivnicie o dârzenie, care ajunge până la violență.

E o școală fără cuvinte pe care a ascultat-o și au învățat-o, cu un fel al lor de a transcrie, în omenesc, ritmuri deprinse din ape și vârteje de vânt...

Și în neamul nostru, există oamenii aceștia, și neîncetat cresc alții noui și tot mai mulți. Ei sunt de multe ori cei depe maluri numai, prin care se topește marea cu Țara, și astfel duhul mării se încheagă sufletului românesc, ca cel mai autentic titlu de stăpânire dincolo de ape și de pământ.

Și fie-mi îngăduit în această zi, creștină a Mării, creștinată de noi pe aceste meleaguri, când se aruncă flori în valuri pentru sufletele celor ce s'au luptat și s'au jertfit în ele, de la cel din urmă barcagiu umil până la comandanți, să transcriu aci, din însemnările unui ofițer de marină, mort de mult, câteva rânduri de o deosebită finețe și mare, și aș spune, pentru comparația permanentă pe care o cuprinde, românească sensibilitate :

„Există o mare deosebire între liniștea mării și liniștea muntelui". Mai întâi pentrucă liniștea mării o văd, pe când a muntelui, o aud numai.

Bucata de mare liniștită, prinsă între cheiuri, e ca o bucată de cristal adânc. Are masivitate și transparență. E grea și e ca o vitrină, lucrurile sunt expuse în ea, ca într'un muzău. (Poate de aci și o ascuțime al simțului istoriei, pe care îl da marea)".

„Pieptul muntelui e decorativ, ca un panou descriptiv, de la depărtare numai în două dimensiuni. Liniștea muntelui chiamă pe muzicieni ; a mării, pe pictori și arhitecți".

„Dar cred că diferența cea mai mare e în raportul în care mă aflu eu, față de această liniște, la munte sau la mare".

„La munte, mă găsesc în adâncul liniștei. Din jurul meu se înalță aburul, tăcerea, trîmbele învăluitoare, care înghit sgomotele. Sunt strivit, umilit, îngropat. Liniștea mea și a văii e o jertfă ce se urcă încet, resemnată, în drumul unei guri de cer, peste care trec nouri sau stelele".

„La mare, sunt în piscul ei ! Orice loc : pe o stâncă, într'o luntre, pe un dig, e un foișor. Totul e subt mine, în adâncuri. Văzduhul a rămas pustiu — dacă liniștea a venit ! Undele sgomotoase ale văzduhului au căzut și s'au dus, s'au strâns în apele sonore ale mării, care amuțesc și ele. Totul este gol și vizibilitate.

Oriunde ai fi, ești văzut, ești expus. De aci, și un sentiment de alarmă și de singurătate dar și de putere, din înaltul acestei liniști, care se organizează la picioarele tale. Aci, monștrii sunt închiși în carcerele lor de apă, la munte, monștrii se desfac din toate încheeturile lor de fum".

Ofițerul care a scris rândurile acestea, era născut departe, în creerul munților. Pe subțirimea sufletului său alunecând însă, a găsit acest minunat cântec al liniștii și al mării, cu o sensibilitate care ne însemnează și ne cinstește neamul.

(Timpul)

Marinarii

de DEMOSTENE BOTEZ

I-am întâlnit rare ori pe stradă, în uniforma lor bleumarin, cu un vag aer exotic, cu o eleganță sobră.

Psihologia de „insulari", i-a izolat într'o distantă concentrare în sine. Vara, uniforma lor albă, aduce până departe, în orașe cu praf și fum, reminiscență de pescărușI, de spumă și de lumină pe mare. La șoldul stâng saltă ușor un stilet cu încrustări și arabescuri în filigran, ca un simbol războinic de muzeu delicat.

Armele serioase, sunt toate pe bord. Stiletul e numai ca un blazon cochet de nobleță de arme. .

Privirile par ofensate de asprimea brutală a zidurilor și a caldarâmului. Ochii mari au împrumutat prin mimetism, ceva din culoarea bleu-pal a depărtărilor de mare subt soarele amiezii. Pământul are pentru ei ceva limitat și monoton de excrescențe în descompunere. Apa mării, apele largi și tumultoase sunt pentru ei, elementul matern al ființelor, din care, dedemult au rămas, aruncați pe mal. Nostalgia lor acută de mare, de îndată ce au părăsit-o, poartă în ea adânci chemări biologice. Pe pământ, ei sunt vizitatori, excursioniști. Pe vas, sunt acasă. Mirosul de alge al mării, e ancestralul miros al ambianței copilăriei omenești, aducător aminte ca, pentru ceilalți, un parfum de grădină în floare.

Praful e o mizerie a pământului. Uniforma lor de azur sau de lumină, îl suportă, ofensată, pe străzi.

Vasul e insula de luciu și curățenie a unei familii. Pe vas e adunată nu numai viața de fiecare zi, dar, în oglinzi și lentile, cârmele și mulțimile de stele ale universului. Nimic nu-i mai aproape de cer, mai vecin cu cerul, de cât marea. Ea intră parcă, în ciclul constelațiilor, ridicată spre luna plină ca o hlamidă care n'a căzut demult de pe umerii acestei „Regini a nopții".

Locul lor în univers, — care-i locul vasului, — nu-i situat, — ca să zic așa, „concret" undeva, ci e abstract, și determinabil numai într'o formulă astronomică, ca și cum ar fi suspendați în univers.

Cu aceste date ale vieții, nu este de mirat că întreaga psihologie și concepție de viață a marinarului este alta,

— mai largă ca orizont, mai intimă cu spaţiile, mai lipsită de meschinăria care-i un atribut al ţărânei pământului, mai degajată de pământean, mai nobilă, mai eroică.

De-aceia poate, eroismul marinarilor, poartă o pecete specială, şi-i mai avântat şi mai natural parcă. Spaţiile largi şi puterile mari prin care se poartă, le-au accentuat pe alt plan, proporţiile şi importanţa vieţii proprii.

De-aceia poate, şi în acest război, vitejia lor din deltă, de pe Dunăre, din largul Mării Negre, are atâta discreţie, ca un dar cuvenit, ca un rod firesc al propriei lor vieţi.

Vitejia lor însăşi are ceva „insular", ca o chestiune personală care ar privi parcă numai familia românească a vasului, pe care l-au apărat ca pe o patrie.

Şi, poate, chiar relevarea şi denunţarea ei, li se pare o indiscreţie.

Precum vocabularul lor de comandă şi de definire a punctelor de pe vas, este parcă o altă limbă, care-i numai a lor, — şi eroismul e numai al lor, altfel, ca o expresie a vieţii pe care cei legaţi de pământ, nu o pot înţelege la fel.

(Timpul)

Ziua Marinei.

de LEONIDA POP

In nota tradiţiei străbune şi 'n cântecul biruinţelor desrobitoare de neam şi năruitoare de hotare nedrepte, Marina noastră îşi serbează azi ziua şi patronul.

Tânără şi înfloritoare, vitează şi eroică, Marina Regală Română dovedeşte azi cât de adânc îi este rostul şi cât de mare însemnătate în viaţa şi existenţa Ţării.

Tânără şi viguroasă, mândră de flamura sub care-şi ascunde vasele, Marina noastră completează, târziu, un gol pe care l-a simţit de multă vreme brava noastră armată.

Legată strâns de ţărmul însorit al Mării Negre, de albastrul senin şi estompat al azurului mediteran, înfrăţită cu undele spumegânde ale Mediteranei, fiică a întinsului nemărginit de ape calde ce scaldă picioarele Europei, purtând cu o legitimă mândrie pavilionul Ţării până departe pe ţărmul african, adoptată cu dragoste de brâul şerpuind al Dunării şi de vânjoasele ei braţe de vărsare. sortită, în timp de pace, să contribuiască la opera de valorificare a bunurilor acestui mănos pământ românesc din Cetatea Carpatică, sortită să dea Ţării un certificat de aleasă consideraţie în faţa celorlalte neamuri şi să răspândească în cele patru vânturi ale lumii roada străduaniei româneşti, slujitoare devotată a unei misiuni grele în timp de război, Marina noastră dă azi neamului un spor de nădejdii vii în puterile lui de refacere şi restatornicire în drepturile sale.

Azi, străjuitoare credincoasă a coastelor dobrogene şi a limanurilor din sudul ţinuturilor basarabene, paznică neobosită a Gurilor Dunării — colţ de lume vrăjit, râvnit secular de puhoiul, revărsat spre Vest, al neamurilor slave, colaboratoare credincioasă şi nepreţuită a armatelor de uscat desrobitoare, Marina noastră regală, unită în forţele ei, înscrie pe altarul Patriei jertfa-i nepieritoare şi eroismul ei răsunător, care vor mări încrederea neamului în rosturile ei.

Fiica Mării şi a fluviilor ce udă şi brăzdează coastele şi inima Ţării, ambasadoarea cea mai valoroasă a virtuţilor noastre strămoşeşti peste hotare.

Sentinelă neînfricată la poarta de răsărit şi miază-zi a Ţării, Marina noastră regală se înfrăţeşte, azi, cu patronul ei şi al Mărilor, cu întinsul lucios al apelor de mare şi cu undele vioaie şi metalice ale fluviilor.

Azi neamul sărbătoreşte logodna Marinei cu fluviile şi cu Marea. O sărbătoare care deşteaptă în noi acele vechi şi utile stăruinţe străbune prin care am ajuns să ne apropiem şi să trăim în strânsă prietenie cu coasta mării.

Dela munte la mare şi dela mare la munte s'a întins spaţiul vital al neamului din aurora lui istorică.

Sărbătoarea Marinei ne redă încrederea stăruinţei veşnice a neamului la coastă de mare şi la gură de fluviu.

(Viaţa)

15 August 1941, sărbătoarea Marinei în războiu

de G. MOCANU

De trei ori sărbătoare :

— Sfânta Maria — patroana marinarilor !

— Războiul sfânt pentru eliberarea Basarabiei, a coastei maritime şi a Cetăţii Albe, cetatea lui Ştefan cel Mare !

— Marina Română se bate pentru victoria neamului şi gloria ei !

Niciodată, dealungul şirului de ani, decând marina îşi sărbătoreşte patronul, nu au fost cumulate atâtea speranţe şi aşteptări !

Poate odată, o singură dată, la 15 August 1916, dar atuncea prea era necunoscută marina noastră, iar paharul suferinţelor nu ajunsese până la fund, ca în zilele acestea.

Nu suntem o marină de primul ordin. Statul român, tânăr şi continental, nu a putut da marinei tot ceeace-i era trebuitor pentru a o pune în situaţia să-şi împlinească menirile ei militare şi economice. Căci să nu se uite : marina justifică orice sacrificiu prin puterea pe care navele de luptă o adaogă armatelor şi bogăţia imensă pe care navele de comerţ o aduc economiei. Mărirea şi progresul unui stat în „monedă" internaţională, se măsoară prin marina lui.

Singura fază critică a marinelor este aceia a începutului lor, aceia în care cere mai multe cheltueli decât aduce venituri, aceia a formării personalului capabil să conducă tunurile de luptă şi aurul în porturi.

Dar acea fază, noi românii am trecut-o !

Marinarii noştri de război au făcut cinste ţării, pe ori unde au trecut ; navele noastre de război au impus pretutindeni pe unde au navigat, alături de marile marine ale Europei, prin ţinuta şi instrucţia lor. Pânzele navelor-şcoală, cele două „bricuri Mircea", bătrânul şi tânărul, au stârnit admiraţie în apele şi porturile europene.

Şcolile noastre au dat elemente de primul rang nu numai marinei de război, dar şi celei de comerţ pe care o conduc şi în toate domeniile unde nevoile ţării le-au chemat.

Marina noastră de comerţ, navigă de un şir neîntrerupt de ani, pe orice vreme, în toate mările lumii, bătând recordul la minimum de accidente, avarii şi pierderi, la tonaje comparabile. Veniturile navigaţiei pe mare sunt imense, iar ţara noastră, cu puteri nesecate de export şi cu mari nevoi de import, cere o marină comercială de primul ordin.

Marinele noastre de război şi de comerţ reunite, au acoperit cererile impuse de litoralul nostru maritim şi fluvial : porturi, hidrografie, agenţii, lucrări.

Construcţiile navale, la scara posibilă în ţara noastră, s'au executat tot de marinari, care au trebuit să satisfacă şi această necesitate.

Tot ceiace este în legătură cu activitatea pe apă, din

punct de vedere militar, comercial, industrial şi administrativ, se află sub conducerea marinarilor noştri care şi-au luat greaua sarcină de a satisface toate pretenţioasele exigenţe, ale unui litoral întins şi bogat.

Iar creerul acestui furnicar, instituţia şi şcoala supremă, prima la orice răspundere şi sacrificiu şi ultima la orice recompensă, este Marina de Război!

Aceasta este marina noastră de azi, care a început şi face războiul.

De aproape două luni, întreaga ei activitate se găseşte dirijată spre marele şi unicul scop: victoria.

Neclintiţi la posturile lor, în majoritatea cazurilor fără să fie relevaţi, marinarii au rămas 50 zile dealungul băltilor, prin stufăriş, hârţuiţi sângeros de aviaţia şi artileria duşmanului puternic, au rămas neclintiţi în nămolurile Deltei, luptând cu un vrăjmaş superior şi aprig, luptând cu natura potrivnică, luptând cu căldurile şi lipsurile.

Cincizeci de zile au trebuit, fiindcă aşa erau planurile războiului, să rămână încleştaţi în acele poziţii infernale, sub cuirasa fierbinte al monitoarelor, sub talpa plăpândă a navelor uşoare şi sub focul demonic al inamicului, cu ochii neclintiţi la veghe de zi şi de noapte, între undele care purtau moartea pe dedesupt şi cerul care aduce moartea de deasupra.

Au plătit tribut de vieţi şi de sânge, şi nu s'au clintit!

Au stat nemişcaţi, deşi ar fi voit să năvălească alături de camarazii dela uscat în beţia înaintării, şi n'au şovăit!

Au fost de multe ori nedreptăţiţi de opinia publică, fiindcă nimeni nu ştia ce-i cu ei, şi n'au murmurat!

Dincolo, la mare, copleşiţi de numărul duşmanului, au reuşit totuşi să-i smulgă unităţi puternice şi să le trimită în adâncuri.

Distrugătorul „Moscova" şi cele câteva submarine, scufundate de marina noastră sunt fapte de arme de primul ordin, vrednice de orice marină mare.

Dar în afară de acestea, asigurarea coastelor noastre, navigaţiei noastre, porturilor noastre, împotriva unui inamic dârz şi puternic, aceste treburi migăloase şi pline de primejdii de zi şi de noapte, această muncă neîntreruptă, obscură, fără satisfacţii, cea mai istovitoare şi mai modestă dintre toate, ce sunt decât consacrarea definitivă a marinarilor români la mult râvnitele titluri de valoare, pentru care marinarii altor state puternice, au dus războaie obţinând rezultate, nu mai mari decât ale noastre?!

Astfel, de opt săptămâni marinarii se bat fără întrerupere ducându-şi la bun sfârşit toate misiunile, cu hotărîre şi dârzenie.

Astăzi, de Sfânta Maria a războiului, nu ne adunăm în tinereasca sărbătorire, sub cunoscuta formă populară atât de aşteptată din alţi ani.

Marinarii sunt la război!

Din locul unde se găseşte fiecare, nu au timp decât pentru o scurtă rugăciune demult cunoscută: „Maica Domnului, Steaua Mărilor, ajută-ne!"

Ş'apoi, în mijlocul îndatoririlor şi îngrijorărilor, din nou la lucru greu.

Dar mâine la sfârşitul războiului, după ce va fi adăogat un nou capitol glorios şi meritoriu la tânăra ei existenţă, după ce-şi va fi înscris definitiv dreptul de a se ridica la locul ce i se cuvine, marina noastră va chema toată suflarea românească din ţara pe dea'ntregul reîntregită, pe malurile mării, pentru a mulţumi şi sărbători Sfintei Fecioare Maria, care poartă astăzi grija marinarilor şi navelor noastre!

(Curentul)

Marinarii... la uscat

Este un fapt necunoscut şi aproape de necrezut, având în vedere noţiunea, că marinarii români, în trecutul războiu s'au bătut pe uscat mai mult decât pe apă, şi toată lumea este de părere că s'au bătut peste tot frumos.

Acest lucru nu este de mirare, deoarece ţine de viaţa lor de marinari, întrucât la bordul navelor, şi mai ales la bordul celor mici (torpiloare, canoniere, etc.), unde se formează adevăraţii marinari, pericolul există întotdeauna, vizibil sau latent, şi deci există obişnuinţa de a-l privi în faţă.

Când ameninţarea vine, nimeni nu se poate gândi să caute un adăpost în afară; fie că este gaură de apă, incendiu, sau orice avarie gravă, salvarea marinarului nu este în afară de navă, ea este în salvarea însăşi a navei, a cărei soartă nu o desparte de a sa. Este obligat, aşa dar, să apere de apele mării, atât cât poate, coaja de nucă pe care călătoreşte, căci unde se va duce el, dacă o părăseşte?...

Pus într'un fort sau într'o tranşee, el nu le va părăsi, orice s'ar întâmpla de altfel, în viaţa lui de marinar a întâlnit atâtea furtuni! Omul care a ţinut piept valurilor înspumate, pe puntea unui torpilor sau vedete, este bine pregătit să „ţină" un bombardament. Dacă nu este mai bun decât un infanterist, pentru atac, îl întrece însă pe acesta prin rezistenţa la atacul inamicului. Este minunat in apărarea unei poziţii şi disciplina atât de necesară la bord, îi va fi lui mult mai naturală, pentru că este obişnuit cu ea de la bord.

Pe de altă parte, nava pe mare este o lume mică, izolată, care trebue să trăiască din singurele sale resurse; şi cum acestea sunt în general, limitate, marinarul a învăţat să le întrebuinţeze cât mai bine.

A se „descurca" este o calitate, pe care oamenii cari trăiesc pe mare o au în cel mai înalt grad. Peste tot unde au fost în legătură, la uscat, cu alte trupe, ei le-au minunat prin uşurinţa cu care s'au adaptat oricărei situaţii, oricât de neprevăzute, şi cum au profitat de ea pentru a produce pagube inamicului şi pentru a-şi îmbunătăţi condiţiunile existenţei zilnice.

S'au văzut mulţi ofiţeri de marină devenind excelenţi comandanţi de trupe de uscat şi remarcabili aviatori.

Acestea sunt calităţile cari au făcut aşa de preţios concursul marinarilor la acţiuni pe uscatul din preajma apelor deşi — fără îndoială, în batalioanele de marină din Deltă, de pildă, au fost destui ostaşi, cari purtau gulerul albastru, fără să fie marinari de profesie. Dar ei şi-au însuşit, în contact cu camarazii marinari, ceeace era mai bun în caracterul omului trăit în preajma apelor, prin unul din aceste miracole pe care spiritul de corp le îndeplineşte, peste tot acolo unde este lăsat să-şi exercite, liber puternica influenţă.

Marina totdeauna, iată lozinca marinarului, care cere prin aceasta ca, în timp de război, toate acţiunile în legătură directă cu apa: Marea, Dunărea şi râurile mai mari, să fie îndeplinite de Marină, sub scutul Marinei, sau cel puţin sub supravegherea Marinei.

(Evenimentul)

Zum Tag der Marine.

Jedes Jahr wird zur Heiligen Maria der Tag des Meeres und der Marine gefeiert. In allen Kustenorten und Häfen fanden Festlichkeiten statt, die von der „Liga Navală Română“ versanstaltet wurden. In diesem Jahr, wo das gesamte Volk im heiligen Krieg zur Wiedereroberung der verlorenen Provinzen steht, hat dieser Tag eine besondere Bedeutung. Von den üblichen Feiern wurde abgesehen, dafür wurde der wackeren Seeleute gedacht, die mit dem gleichen Einsatz wie Landtruppen und Flieger in der Front gegen den Urfeind standen, den Urfeind der Heimat und der Christenheit. Was jene auf dem Lande und der Luft leisteten, das gaben diese an der Küste und an den Ufern der Donau zur Befreiung des Vaterlandes.

Aus Kriegsberichten und den Korrespondenzen der an der Front weilenden Journalisten erfuhren wir, das die heldenhafte Tradition unserer jungen Marie und der Hüter unserer Gewässer noch immer die gleiche ist.

Unsere Marinedivizion und unsere Donauflotille haben bei dieser Gelegenheit wieder ein schweres Examen bestanden und den Beweis erbracht, dass Mut, Erfahrung, Wagemut und Initiative den Sovjetkräften gewachsen waren, denn sie konnten jene nicht nur fernhalten, sondern weit zurückdrängen ohne selber auch nur eine Einheit zu verlieren.

Unsere blaue Jungen vollbrachten Heltentaten, von deren Einzelheiten wir erst später erfahren werden.

Am Tage der Heiligen Maria wandten sich alle unsere Gedanken voll Hingabe und Dankbarkeit diesen Heden der Fluten zu. In allen Kirchen, am Bord aller Schiffe fanden. Gottesdienste zur Ehrung der Schutzheiligen unserer Marine und der Seeleute statt, die heute im Kampfe stehen.

Die Kommandanten der Einheiten gedachten in Ansprachen an die Mannschaften der Heldentaten und der fürs Vaterland und den König Gefallenen.

Die „Liga Navală“ veranstaltete in der Kirche Sf. Spiridon einen Dankgottesdienst im gleichen Sinne. Der Bukarester Rundfunk schaltete in die Sendung für die Soldaten ein besonderes Programm ein, in dem der Marine-Unterstaatssekretär, Admiral Nicolae Păiș, in ergreifender Ansprache der gewaltigen historischen Stunde gedachte, an der unsere Marine mit ganzem Einsatz teilnimmt. Er rief wiederum in Erinnerung die Namen der im voringen Kriege egfallenen Helden: Commandor Stihi, Căpitan Dumitrescu, Locotenent Dumitrescu, Locotenent Stoicescu, Lepri, Vârtosu, Sublocotenent Ghiculescu u. a. Namen die zur Ehrung der gefallenen Helden Schiffen der Kriegsmarine gegeben wurden, Namen, die in der Erinnerung eines jeden Rumänen fortleben. Auch der inzwischen verschiedenen Admirale Coandă, Murgescu, Irimescu, und aller ihrer Vorgänger, wurde gedacht, die mit Aufopferung und Arbeit am Aufbau unserer kleinen auch diesmal wieder als so tüchtig erwiesenen Marine mitgewirkt haben.

In diesen Augenbliken grösster historischer Entscheidungen begleiten, unsere Gedanken unsere Seeleute, die unsere vom Feinde bedrohten Küsten bewachen und in jedem Augenblick bereit sind, ihr Leben für die Heimat und zur Ehre rihrer edelen Waffe und Flagge einzusetzen.

Mit denselben Gefühlen muessen wir auch unserer Handelsmarine gedenken, die zwar heute ruhen muss, die aber in Friedenszeit unseren Handel bis weit draussen an den Küsten ferner Weltmeere zur Geltung

De Ziua Marinei.

In fiecare an de Sfânta Maria se serbează Ziua Mării și a Marinei. In toate porturile și locurile depe coaste au loc serbări care sunt organizate de „Liga Navală Română”.

In acest an întregul popor fiind angajat în războiul sfânt de desrobirea provinciilor pierdute, această zi a avut o deosebită importanță.

S'a renunțat la tradiționalele serbări, dar în schimb s'a făcut o închinare marinarilor care cu același elan ca și acela al trupelor de uscat și aeriene, au stat pe front contra dușmanului de veacuri al patriei, ca și al creștinismului.

Ceea ce făcea fiecare din cei depe uscat și din aer, acelaș lucru o făceau marinarii pe coastă, pe malurile Dunării pentru eliberarea Patriei.

Din comunicatele de război ca și din acelea ale corespondenților de război și a jurnaliștilor depe front, am aflat că tradiționalul eroism al tinerei marine ca și paza apelor noastre a rămas aceleași.

Divizia de Mare și Flotila de Dunăre au în această împrejurare un greu examen de dat și au dovedit curaj, pricepere, îndrăsneală și inițiativă contra forțelor Sovietice ce erau mai mari, căci au putut nu numai să facă față atacurilor ci să le respingă adânc înapoi, fără să fi pierdut vre-o unitate.

Tinerii noștri albăstrii au realizat fapte de îndrăzneală despre care vom vorbi mai târziu.

In ziua de Sfânta Maria s'au întors toate gândurile noastre cu recunoștință și mulțumire către acești bravi ai valurilor. In toate bisericile și pe bordul tuturor vaselor s'au slujit slujbe religioase în onoarea eroilor marinei noastre și a marinarilor care stau astăzi în lupte.

Comandanții unităților au vorbit trupelor despre eroismul celor care au căzut pentru Patrie și Rege.

Liga Navală a organizat în Biserica Sf. Spiridon o slujbă de mulțumire în același sens.

Radio București au intercalat în emisiunea pentru soldați un program special prin care Subsecretarul de Stat ai Marinei, Amiral N. Păiș, în mișcătoare cuvinte a înfățișat mărețele momente istorice la care marina noastră a participat în completul ei.

El a rechemat amintirea numelor care în războiul trecut au căzut : Comandor Stihi, Cpt. Dumitrescu, Lt. Dumitrescu, Lt. Stoicescu, Lepri, Vârtosu, Slt. Ghiculescu și alți, nume care pentru a fi onorate sunt astăzi vase ale marinei de război, nume care în amintirea fiecărui român sunt exemple. Asemenea și diferiții Admirali, Coandă, Murgescu, Irimescu, ca și toți înaintașii lor au fost reamintiți căci au lucrat cu jertfa lor la ridicarea micei noastre marine, dar care și de rândul acesta a lucrat strălucit.

In aceste momente mari de răspântie istorică gândurile noastre însoțesc pe marinarii noștri, care păzesc coastele amenințate de inamic și care sunt gata în fie ce clipă să-și dea viața pentru țară și pentru onoarea nobilei marini și a drapelului.

Cu aceleași simțiminte trebue să ne gândim și la marina noastră de comerț, care astăzi trebue să rămână inactivă, dar care în timpul de pace, duce până departe pe coastele mărilor și oceanelor comerțul nostru. Multe din aceste vase și-au schimbat stindardul cu flamura și stau deopotrivă în front alături de marina de război cu același spirit de jertfă.

Acestei marine de comerț, a noastră, îi datorăm multe care poate nici nu se cunosc de unii. Grație ei stabilim

legături cu porturile cele mai depărtate, transportă avuţiile noastre, propagă comerţul şi schimbul cu străinătatea pe calea apelor.

Ne gândim cu recunoştinţă în ziua Sfintei Maria, Sfânta patroană a tuturor marinarilor români, la acei care în război ca şi timp de pace scriu în istoria poporului nostru pagini nepieritoare.

(Excelsior)

In loc de cronică la „Serbările Marinei"

de *i lum.*

...Intre cer şi apă, pe întinsul nesfârşit al mării, mai departe sau mai aproape de ţărmul patriei, de glia pe care o apără atât de vitejeşte bravii noştri marinari îşi petrec şi cinstesc ziua lor : patronul marinei şi al marinarilor.

In locul participării la manifestaţiunile marinăreşti cu cari ne obişnuise trecutul, navele Marinei Regale Române şi marinarii lor, aceşti ostaşi de elită ai patriei, au luat drumul largului, al necuprinsului de apă.

Acolo în larg, unde navele Majestăţii Sale Regelui Mihai I, veghează sau înfruntă pe inamic, se cinstesc astăzi înaintaşii, fiindcă marinarul român e un tradiţionalist, pentru care nu există stavilă să-i împiedice respectarea uzanţelor lumii lui. Evenimentele în curs de desfăşurare nu-l vor împiedica niciodată pe marinarul român să se gândească câteva clipe la camaradul căzut, să-i cinstească memoria în legea lui austeră, marinărească.

Ne-am obişnuit să vedem în marinarul român pe oşteanul de neînfrânt al patriei, atât în timp de război cât şi în timp de pace.

Plenipotenţiar până ieri, al românismului peste mări şi ţări, el a făcut să fluture departe culorile naţionale, cu riscul luptelor împotriva urgiilor de neînchipuit, cu deslănţuirile năzdrăvane, ale mărilor, ale naturii capricioase.

Neobosit în timp de pace, de neînfrânt în timp de război, iată ce este marinarul român.

E drept, marina românească nu are a se lăuda cu un Trafalgar, fiindcă pe vremea aceia pânzarele noastre aidoma ca cele din epoca lui Ştefan cel Mare, n'aveau să apere egoismul unui imperiu colonial.

Marina românească a făcut însă minuni de vitejie aci la ea acasă, în preajma ogorului strămoşesc. A făcut faţă oricăror împrejurări, cu cele câteva unităţi de luptă. Dar e tot atât de adevărat că, sufletul ei, al marinarilor români a fost de neîntrecut.

Pentru noi românii şi lumea care ne apreciază, luptele dela Topalu, Rasova, etc., depe malul Dunării — în răsboiul trecut — valorează tot atât cât Trafalgarul şi Yuttlanda altora.

Va veni, cât de curând, vremea ca ţara să cunoască eforturile gigantice ale marinei româneşti în actualul răsboi, la gurile Dunării şi contribuţia incontestabilă la desăvârşirea operaţiunilor militare din acest sector al frontului de Răsărit.

Acele câteva nave, aşa cum le avem noi, dar armate cu suflete ce sălăşluesc în piepturi oţelite şi mai puţin la adăpostul cuiraselor de uzină şi şantiere, au fost în stare să alunge, să dea lupta piept la piept cu un duşman mai numeros, mai bine utilat, pe care totuşi l-a răpus bărbăteşte.

Pentru mulţi, strălucita victorie românească, a marinei noastre din largul Mării Negre în zorii zilei de 26 Iunie 1941, e poate un fapt divers, o isbândă banală. Toţi aceştia sunt sau de rea credinţă sau n'au habar ce înseamnă mare vapor de război şi luptă navală.

brachte und bringen wird. Viele dieser Schiffe wechselten die Friedens gegen Kriegsflagge und stehen in der gleichen Front mit der Kriegsmarine im gleichen Geist der Opferwilligkeit.

Dieser unserer Handelsmarine verdanken wir mehr als manchen Laien vielleicht klar ist. Dank ihr stellten wir die Verbindung mit fernen Häfen her,verschafften unvseren Waren Absatzgebiete, förderten Handel und Wandel mit dem Ausland auf den Wasserwegen.

Mit Dankbartkeit gedenken wir am Tage der Heiligen Maria der Schutzheiligen aller rumänischen Seeleute, die in Kriegs, und Friedenszeiten nicht auslöschbare Seiten in das Geschichtsbuch unserer Volkes für alle Zeiten schrieben.

Scufundarea „Moscovei", avarierea celuilalt distrugător cuirasat şi odihna de veci a celor câteva submarine sovietice, pe fundul Mării Negre, nu sunt altceva decât opera marinei de răsboi române.

. . . . . .

Prăznuirea „Zilei Marinei" în ăst an, prezintă noutatea unor nume noui, ale acelor anonimi marinari cari şi-au dat tributul de viaţă în decursul celor aproape două luni de răsboi. Morţii marinei pot dormi în pace, acolo în mormântul hărăzit de soartă şi pecetluit de înverşunarea luptelor cari le-au câştigat la gurile bătrânului Danubiu.

Camarazii lor, şi camaraderia marinărească este altcumva decât oricare alta, le poartă amintirea vie, le preţuesc eforturile.

Ard şi ei de aceiaşi dorinţă ; — fiecare să ajungă : un Lepri, un Dumitrescu, un Stihi, un Ghiculescu.

Aceştia's marinarii noştri români, cărora de ziua lor, a tuturora, le facem urarea pe care o gândeşte întreaga ţară.

In mâna unor asemenea oameni se găsesc astăzi destinele şi paza drumurilor năzuinţelor româneşti de mâine, căile nesfârşite ale apelor.

(Curentul)

De Ziua Marinei

de ION VINEA

Din serbarea marinei noastre, vitregile împrejurări ale anului trecut, lăsase numai un simulacru.... In sbaterea pavilioanelor înălţate, ca o protestare, în cer, nimic din speranţa exuberantă a ultimelor decenii, nu mai palpita. Un surâs forţat, un calm tragic, o încordare în faţa destinului vrăjmaş, iată ce rămăsese din voioasa noastră afirmaţie în faţa largurilor. Şi acest doliu dissimulat, această neobişnuită tăcere care înteţia în suflet, muşcătura gândului nemărturisit, avea o pricină, însemnată cu linii noui pe harta mării, şi sensibilă oricui ar fi dat o raită dela Mangalia până la Sulina... Litoralul românesc fusese ciuntit, fereastra României asupra lumii, era redusă la o modestă lucarnă. O vedetă rapidă parcurgea linia orizontului nostru sărăcit, în câteva ore. Nu era marinar român să nu resimtă dureros şi necontenit această strâmtoare. Un oblon copleşitor fusese tras peste năzuinţele noastre. Deschiderea, de altădată, a porţii noastre maritime, sprijinită deopotrivă de nisipurile Nistrului şi pe urmele cetăţii lui Dionisos, măsura pentru noi, vasta capacitate de respiraţie a unui regat avid de acţiune şi de spaţiu. Pierderea, fie şi numai în parte, a litoralului, însemna pentru noi toţi, întunecarea : posomorîta renunţare şi reîntoarcerea învinsă, în noi-înşine.

Insemna isgonirea noastră de la punctele de plecare, din locurile unde, veacuri după veacuri, a poposit salutul

alb al velelor eline şi romane, bizantine şi veneţiene, excluderea noastră dela minunata aventură a marilor neamuri : navigaţia pe mare ! Storul acesta care ne interzicea azurul, ne-a făcut, pentru prima oară să preţuim cu adevărat, ceeace pierdusem : covorul de smarald, covorul fermecat care te poartă la toate comorile lumii.

Fără litoral, viaţa popoarelor e un sbucium închis şi steril, sau o nesfârşită serie de agresiuni, a căror necesitate inexorabilă demonstrează dela sine, valoarea fără de margini a pragului acesta de unde începe imensitatea. Nu există o naţiune fără viitor, şi o mică naţiune, după cum nu există suflet sărac, din clipa în care s'a hotărît şi a isbutit să se avânte pe mare. Chemarea largurilor, ispita tumultoaselor abisuri, nu sunt o simplă expresie poetică, exaltarea sonoră a unui romantism fără de scop : ci revelaţia neîndoelnică a unui elan vital de luptă şi primejdii. E gloria şi onoarea de azi a tinerei noastre marine, de a fi liberat prin războiu, vămile din spre răsărit, ale ţărmului românesc, vămile infinitului ! Toate numele, şi toate urmele, vechi şi noi, dealungul acestor locuri de var şi de aur, mărturisesc drepturile noastre de moştenire mediteranee, drepturi de prezenţă şi de stăpânire la Pontul Euxin. Printre atâtea neamuri ce-şi înghesuie spre scările lui de sumbră lumină, figura lată şi profilul turtit, noi singuri suntem urmaşii cari n'avem nevoie să ne ticluim date şi hârtii.

Calitatea, bună-rea, a inteligenţii noastre, sunetul şi melodia, (cum or fii ele) ale limbii pe care o vorbim, croiala fiinţei şi felul privirii, ne înrudesc şi ne apropie de toate neamurile din trecut şi de astăzi, pornite pe mare.

...Când vremurile se vor linişti, să ne amintim şi de mărturisirile, de pocăinţele şi promisiunile ce ni le facem când pavilionul marinei române se înalţă şi la Constanţa şi la Cetatea Albă. Să reluăm opera începută de Carol I, ctitorul care a înţeles valoarea unui dar primit cândva, cu deasila, şi să pornim a lega, cu poduri, drumuri şi canale, Dunărea noastră, de Marea noastră : cu tinere şi multe echipaje, cu noui şi numeroase catarte, valul nostru de valurile lumii !

(Evenimentul)

De ziua Marinei.

de ION PIRNEA

Insemnăm în această zi de sărbătoare a Marinei româneşti cuvântul de închinare în faţa biruinţelor sale din trecut, din prezent şi din viitor.

Prinsă în vârtejul valurilor şi furtunei comuniste, Marina Regală, luptă zi şi noapte şi smulge crâncenelor împotriviri, victoria şi măreţia.

Marinarul român, fiu al cerurilor şi lup al mărilor, proectează peste zare, cu eroismul, jertfa şi focul tunurilor, curcubeul strălucitor al culorilor naţionale. Al sfântului nostru tricolor purtat întotdeauna cu legitimă mândrie şi iscusinţă, peste întinsul apelor şi al continentelor.

Fiindcă să nu uităm, Marina Regală, deşi tânără, are totuşi un renume mondial. Marinarul român este preţuit pretutindeni pentru calităţile lui, de muncă, de pricepere şi de rezistenţă.

Vasele noastre comerciale au fost căutate, vapoarele de călători preferate, marinarul admirat. In război, flota, prea puţin înzestrată, a înscris şi înscrie pagini de glorie românească.

Şi noi românii n'am trăit pe malurile mărilor. Munţii ne-au ocrotit mai mult. Ne-au păstrat fiinţa naţională. Apele le-am visat doar. Astăzi când visul îmbrăţişează nemărginirea. Marina devine pentru noi o necesitate de respiraţie naţională.

N'avem un litoral prea vast, dar avem atâta suflet însetat de vraja Mării încât va trebui să-i lărgim spaţiul pentru a putea trăi şi apăra cu spirit de bravi marinari, şi Ţara şi Europa.

Dacă Constanţa este plămânul nostru de respiraţie, Marea este însăşi fiinţa noastră.

Marina, în toată accepţia înaltă a cuvântului, este sufletul şi gândul românesc şi sbor spre luminoase orizonturi. Fiindcă Marea deschide orizontul României.

(Capitala)

De Ziua Marinei.

15 August 1941.

Ziua Marinei — prilej de strălucire, festivităţi altădată, o serbăm azi cu mai puţină pompă decât în anii precedenţi.

Dar în locul fastului exterior, în locul serbărilor grandioase care se desfăşurau, în lumină de artificii şi în sunetul fanfarelor bucuriei, sărbătoarea de astăzi a Marinei e un prilej de înălţare a spiritului până la înălţimea misiunii şi frumuseţii nepieritoare a jertfelor făcute de mândra noastră armată a valurilor.

Suntem în plin război. De la 22 Iunie, Marina Regală a României se găseşte în marş spre cea mai formidabilă victorie din câte cunoaşte istoria noastră. Superbele unităţi navale, cari în alţi ani defilau în fâlfâirea drapelelor tricolore prin faţa coastelor festiv împodobite duc acum războiul sfânt al onoarei, pe întinsul apelor pontice, în admiraţia recunoscătoare a ţării întregi.

Marina română se găseşte la datorie, şi împlinirea acestei datorii este cea mai mare sărbătoare a ei, a noastră.

Intovărăşită de gândul nostru, de iubirea noastră, ea luptă pentru destinele româneşti, pentru gloria pavilionului românesc.

Ţara are încredere în forţa ei, în priceperea şi în eroismul marinarilor noştri.

Şi încrelerea aceasta sinceră şi nesdruncinată este omagiul cel mai potrivit care poate fi adus Marinei Regale de ziua ei.

De ziua mândriei româneşti.

(Unirea)

De Ziua Marinei.

Anul acesta ziua Mării româneşti şi a marinarilor ei se bucură de aureola biruinţei ostăşeşti. Mica dar viteaza noastră marină şi-a dat şi îşi dă din plin tributul ei de sânge în cruciada desrobirii româneşti, a desrobirii creştine a Răsăritului judaizat.

Sub semnul crucii şi sub ocrotirea Sfintei Fecioare, păzitorii şi apărătorii mării noastre înalţă astăzi rugi fierbinţi pentru mărirea şi gloria uneia din cele mai oropsite până mai ieri şi mai grele meserii.

Şi cu ei, înălţăm noi creştinătatea.

Sufletele celor căzuţi pentru cruce ne vor auzi, ne vor înţelege şi se vor ruga alături de noi.

Răgaz de sărbătorire cu fast nu aflăm însă. Incleştarea răsboiului este prea cruntă, jertfele sunt prea mari. victoria este atât de necesară, încât vreme nu avem decât pentru rugă şi pentru faptă.

Marinarii noştri, la posturile avansate ale mării, dela Bug, până la hotarul de miazăzi, având icoana patriei în ochi şi suflet se roagă şi luptă.

Să fim alături de ei, alături de forţele lor şi în simfonia valurilor deslănţuite, să descifrăm semnele unor vremuri de strălucire care vor veni, care vor trebui să vină.

Acesta este semnul zilei mărilor din anul Domnului una mie nouă sute patruzeci şi unu.

(Luceafărul)

Ziua Mării şi a Marinei

de IOAN DUPLOYEN

In fiecare an, de „Sfânta Maria" se sărbătoreşte „Ziua mării şi a marinei". In toate localităţile de apă aveau loc festivităţi nautice organizate de Liga Navală Română. In anul acesta de mare încordare a întregii naţiuni în lupta sfântă pentru reîntregirea ţării, ziua marinei a avut o deosebită semnificaţie. Ea a fost închinată într'un cadru sobru, eroismului marinarilor noştri, cari cu un avânt nemăsurat, colaborând cu armatele terestre şi aviaţia desrobitoare de glie românească, au apărat coastele noastre maritime şi malurile Dunării, împingând zona de operaţiuni departe pe luciul apelor.

Comunicatele oficiale şi reportajele de război, publicate în ziare, au scos în evidenţă şi au subliniat cum se cuvine nedesminţita tradiţie eroică a tinerei noastre marine şi a bravilor străjeri ai apelor teritoriale româneşti.

Divizia noastră navală maritimă şi cea de Dunăre au trecut, cu acest prilej, un examen destul de greu, în care marinarii noştri şi-au dovedit însă cu prisosinţă priceperea, curajul, iniţiativa şi eroismul, dominând pe inamic şi isgonindu-l departe, nimicind astfel forţele navale duşmane fără ca noi să fi pierdut vre-o unitate.

Marinarii noştri au săvârşit acte de bravură ale căror amănunte se vor cunoaşte mai târziu în toată măreţia lor.

Spre aceşti eroi ai mării s'au îndreptat cu recunoştinţă şi pioşenie toate gândurile româneşti în această zi de Sfânta Maria, când pe toate navele şi în toate bisericile din ţară s'au oficiat servicii divine pentru pomenirea marinarilor eroi căzuţi în luptă şi de mulţumiri aduse lui Dumnezeu pentru puterea pe care a dat-o celor care luptă în valuri înspumate împotriva duşmanilor crucii şi ai neamului.

Comandanţii de unităţi navale, au comemorat în faţa echipajelor de pe navele lor actele de vitejie săvârşite de marinarii români în războaiele trecute cât şi în cel actual.

In Capitală, din iniţiativa Ligii Navale Române, s'a oficiat în biserica Sf. Spiridon un serviciu religios pentru pomenirea marinarilor căzuţi la datorie. La postul nostru de radio la „ora ostaşului", închinată marinarilor, d. amiral Nicolae Păiş, subsecretar de stat al marinei, a rostit o înălţătoare cuvântare în legătură cu ziua marinei şi evenimentele istorice prin care trece neamul nostru.

S'au evocat figurile legendare şi faptele de arme ale marinarilor noştri şi au fost pomenite cu sfinţenie numele eroilor : comandor Ştihi, căpitan Dumitrescu, locot. Stoicescu, Lepri, Vârtosu, sublocotenent Ghiculescu, etc., ale căror nume sunt înscrise în cele două borduri dela pupa navelor marinei militare, ce poartă numele lor, sunt pentru deapururi gravate pe piatra de altar a neamului alături de numele tuturor celorlalţi eroi ofiţeri şi grade inferioare care, fără precupeţire, şi-au dat viaţa pentru gloria marinei şi a ţării..

S'a evocat memoria amiralilor I. Coandă, Murgescu, Irimescu, Nic. Negru şi a tuturor înaintaşilor cari au luptat cu avânt, dragoste şi abnegaţie pentru izbânzile şi propăşirea marinei române. In aceste clipe înălţătoare pentru tot neamul românesc, gândurile noastre întovărăşesc pe marinarii noştri, cari la posturile lor de veghe pe navele de război îşi fac datoria şi sunt gata oricând să-şi dea viaţa pentru onoarea acestei arme de elită, pentru isbândirea în luptă şi pentru gloria pavilionului naţional.

Aceleaşi gânduri bune trebue să îndreptăm şi spre ofiţerii, marinarii şi echipajele navelor noastre de comerţ, care pe timp de pace contribuie atât de mult la propăşirea vieţii noastre economice, ducând pavilionul naţional şi produsele noastre peste mări şi oceane, iar în timp de război, la posturile lor, pe vapoarele de comerţ armate şi încadrate în flota noastră de luptă, colaborează la operaţii cu unităţile marinei noastre militare.

Lor le datorăm într'o largă măsură plasamentul bun al produselor indigene pe pieţele străine, contactul cu alte popoare, cu vechi tradiţii marinăreşti stăpânitoare de ţărmuri şi ape şi faima de navigatori emeriţi a marinarilor noştri civili. In această zi de sărbătoare a Sfintei Maria, ocrotitoare a celor rătăcitori pe ape, aducem şi noi prinosul nostru de gratitudine şi expresia sentimentelor noastre de admiraţie tuturor marinarilor români cari, în trecut ca şi astăzi, au înscris pagini de nemuritoare glorie în cartea sfântă a neamului.

(Excelsior)

Ziua Marinei.

Serbăm astăzi Ziua Marinei, în mijlocul marilor eforturi ale unui neam care înfruntă, viteaz şi biruitor, o nouă vijelie.

Pe un nesfârşit front terestru, o armată ale cărei fapte de arme sunt recunoscute pretutindeni, duce stindardul românesc lângă inimile româneşti de dincolo de Nistru, în marşul triumfător al unei istorii care îşi răzbună o înjosire.

Pe azurul nădejdilor noastre, pe cerul unde ne găsim atâtea rugi de-ale noastre, şoimii dispreţuitori de moarte ai unor aripi puternice ca şi ale vulturilor, duc aceeaşi faimă a unei vitejii nepieritoare.

Şi pe'ntinsul sbuciumat al apelor, undeva, acolo unde orizontul sărută crestele înspumate ale valurilor, navele cu mândru drapel tricolor dovedesc aceeaşi prezenţă de luptă biruitoare.

E Ziua Marinei şi, aşa cum n'a mai fost de mult timp, această sărbătoare îşi găseşte cadrul simbolic al unui războiu desrobitor.

Marinarii noştri au ştiut cum să primească acest război şi vor şti în ce spirit trebue sărbătorită această zi.

Va fi o rugă făcută pe întinsul apelor, pe care noi nu o vom auzi dar o vom simţi şi care se va ridica odată cu celelalte rugi, ale celorlalţi ostaşi, când gândurile li se vor duce spre supremul ţel : victoria.

Căci aceşti marinari sunt santinelele care formează neînfricata noastră prezenţă la Mare.

Ei îşi găsesc în această victorie, misiunea sacră a unui destin măreţ.

Noi suntem stăpânii veritabili la poarta de răsărit şi miază-zi.

Drepturile noastre nu pot fi înlăturate, argumentele noastre nu-şi găsesc o contrazicere serioasă, iar marinarii noştri, chiar în clipa acestei sărbătoriri, dovedesc prin luptele şi jertfele lor acest lucru.

Din cântecul voluntarilor, se ridică aceeaşi melodie românească : victoria....

— v. c. p. —

(Seara)

APELUL D-LUI GENERAL ANTONESCU
PENTRU IMPRUMUTUL REINTREGIRII

De pe pământul desrobit, în mijlocul luptei pentru Cruce şi Dreptate, îmi îndrept gândul către tot Neamul nostru şi tuturor le cer să sprijine Statul în aceste ceasuri mari.

Ca să cinstim jertfa eroilor;

Ca să ne înălţăm Patria;

Ca să ridicăm din cenuşa cotropitorilor vetrelor noastre de totdeauna;

Ca să dovedim că am înţeles cutremurarea Patriei;

Ca să meritäm liniştea câştigată şi bunurile păzite de lupta bravei noastre oştiri;

Ca să putem închina recunoştinţa Neamului către urmaşii celor cari s'au înfrăţit cu pământul luptei;

Ca să putem da Basarabiei şi Bucovinei tot ceeace au pierdut prin silnica cotropire şi să putem păşi la mari lucrări de interes naţional;

ROMÂNI!

Aştept să daţi obolul economiei voastre, pentru ca statul să facă din el o nouă şi mare împlinire pentru Ţară şi pentru fiecare.

Nu vă cer contribuţii de jertfă, vă cer să daţi Statului numai economia voastră.

Şi cu aceeaşi sfântă grije, cu aceeaşi neîndurată râvnă, cu aceeaşi curată muncă, voiu veghia ca banul vostru să fie întrebuinţat pentru împlinirea marilor scopuri.

General ION ANTONESCU

Marina românească îşi serbează astăzi ziua. De ani de zile, 15 August a fost cinstit cu emoţie şi entuziasm. In această zi, sufletul naţiei s'a apropiat mai mult şi mai cald de idealul maritim al ţării. Anul acesta cadrul festiv al prăznuirii marinei s'a schimbat. Trăim sub semnul războiului şi marina noastră trece pe sub furcile unui examen greu.

Sunt mulţi cari fac exegeza critică a marinei noastre. Iar cineva e de părere că e o prostie a spune „Mare Nostrum". Dar să trecem, lăsându-i în apele lor pe cei cu păreri. Marina de război şi comercială sunt deosebit de costisitoare şi o ţară mică nu-şi poate permite luxul de a-şi creia o flotă în câţiva ani de zile. Dar mai este încă şi altceva. Marea Neagră şi Strâmtotrile au fost multă vreme sub controlul imperiului otoman. Nici Rusia ţaristă nu isbutise decât rar şi fragmentar, să-şi desvolte mai amplu puterea ei navală în Marea Neagră. Abia după războiul trecut Marea Neagră şi Strâmtorile puteau să fie integral accesibile geniului românesc.

Marina română creşte câte puţin în fiecare zi şi e o bucurie să-i privim eforturile şi elanul.

(Porunca Vremii)

Ziua Marinei.

de RADU CONSTANTINESCU

In clipa aceasta de sfântă reculegere, când gând şi suflet românesc se îndreaptă către armatele biruitoare ale Generalului Antonescu, ziua de prăznuire a Marinei Militare şi Comerciale capătă o deosebită sfinţenie. Gândim cu inimă curată la toţi fii cari s'au jertfit şi se vor mai jertfi şi ne îndreptăm toată căldura sufletului către acei cari acum stau neclintiţi la posturile lor.

Pentru acei marinari care-şi au mormântul în fund de ape, istoria a scris pagina lor de aur.

Pentru acei cari vieţuiesc scrutând zarea şi doborând cu focul lor ucigător duşmanele cetăţi plutitoare de oţel, braţ şi întreagă simţire românească se înalţă către Cel Atotputernic rugându-se pentru ei. Marinarii flotei Marinei Regale Române, din primele zile ale războiului au primit botezul sângelui au trecut cu eroism primele încercări şi stindardul lor flutură falnic deasupra valurilor adumbrind tot ce-i duşman.

Gălăţenii îşi amintesc cu mândrie de faptele marinarilor de Dunăre care au apărat oraşul. Cei cari au avut fericirea să poată vedea cum trăgeau monitoarele noastre în hoardele de bolşevici de peste Dunăre şi-au putut da seama de curajul şi priceperea lor.

Către întreaga marină românească ne îndreptăm acum gândul smerit în sfânta ei prăznuire de astăzi.

Comandanţilor şi mateloţilor apărători ai oraşului, admiraţie şi recunoştinţă în veci.

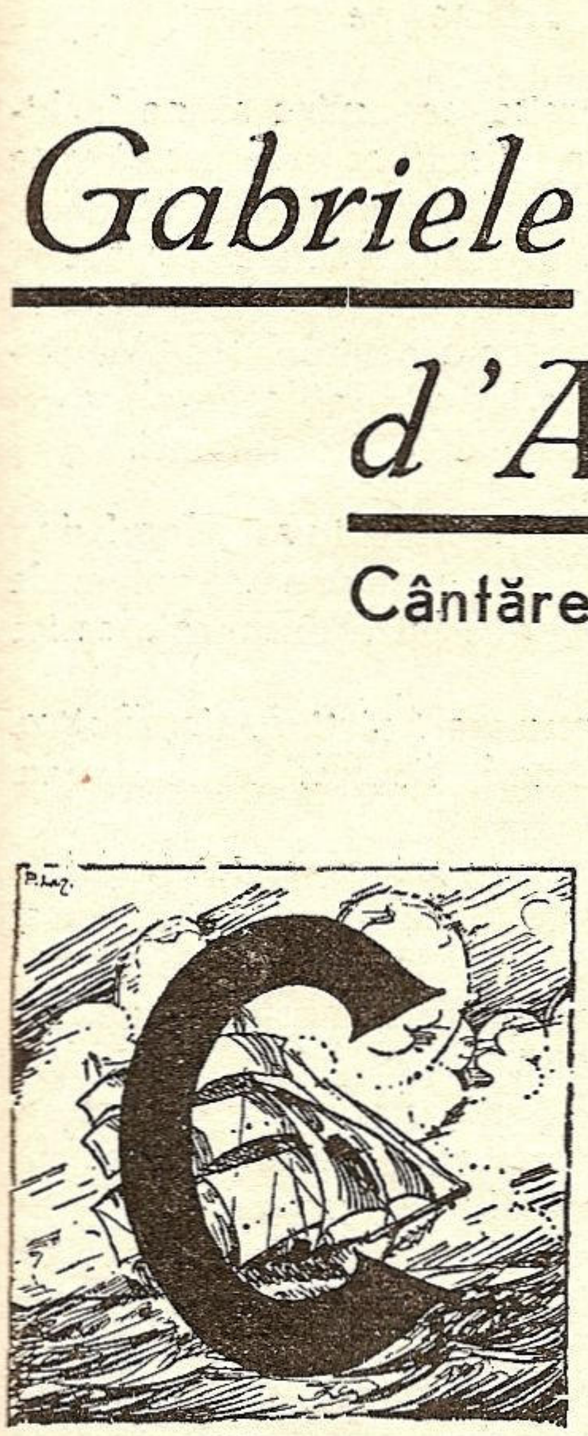
(Acţiunea, Galaţi)

Gabriele d'Annunzio

Cântăreţul mărilor italice

de I. GR. PERIEŢEANU

III



ORABIA care l-a inspirat, însemnează, pentru D'Annunzio, expresia binelui şi a frumuseţii, îndreptându-se spre meleagurile ideale ale viitorului. Poetul îşi vede ţara glorioasă, ca un pământ al libertăţii, pe care-l privesc cerurile şi pe care soarele îl îndrăgeşte. In oraşe sgomotoase furnică muncitorimea, iar la sate harnica ţărănime ogoreşte pământul sfânt. Fiecare îşi are în sine-însuşi legile, puterea şi visul. Munca străduitoare e soră cu înalta gândire. Şi, invocată de poeţi, senina frumuseţe coboară printre oameni. Simte parcă respiraţia voioşiei, căci acolo, în viitorul ideal al Patriei, dragostea creiază viaţa.

D'Annunzio, s'a dovedit profetul apropiatei înălţări a Regatului Italian între marile puteri ale lumii. Şi cine ştie dacă, mai târziu, atunci când onoarea şi gloria visului îndeplinit şi-au revărsat harul asupra ţării, când fruntea poetului era încununată de laurii recunoştinţei întregului popor, cine ştie dacă, în marile lui prietenii, D'Annunzio n'a recunoscut pe acela care întrupa în sine-însuşi puterea, legile şi visul său: Ducele *Mussolini?* De altfel, undeva, sus de tot, pe marele plan al existenţei spirituale, aceşti doi premergători ai Imperiului se întâlnesc şi gustă împreună satisfacţiile luptei pentru triumful Romei eterne.

* * *

Oda *„Pentru moartea amiralului de Saint-Bon"*, se compune din cinci poeme, scrise zilnic în intervalul dela 23 Noembrie — 29 Noembrie 1892, în perioada boalei şi a morţii gloriosului amiral. De Saint-Bon, care a urcat în cadrele marinei italiene, toate treptele ierarhice, ajungând din simplu aspirant Mare Amiral, a luat parte la campaniile din 1848 pentru independenţa Italiei, din 1849, contra Austriei, din 1855-1856 contra Rusiei şi la aceea din 1866 contra Austriei, iarăşi pentru independenţa Italiei. Viaţa lui e plină de strălucite acţiuni militare. La Veneţia, fiind încă guard-marin, el isbuti, pe o îmbarcaţie, sub focul inamic, să reia ancora şi lanţurile părăsite ale bastimentului *Daino*. La *Gaeta* conduse la atacul fortificaţiilor canoniera *Confienza*,

transformată în distrugător şi nu se retrase decât în momentul în care vasul său, ciuruit, sfărâmat, nu mai putu nici să susţină focul, nici să mai stea pe mare. *La Saint-Georges de Lissa*, comandând *Formidabilul*, el pătrunse în unicul port, înţepeni bastimentul de-a-curmezişul în apropierea celor mai puternice întărituri defensive şi se ţinu acolo, prin miracole de îndrăzneală, cari s'au impus admiraţiei duşmanului. Ministru al Marinei în două rânduri, îşi luase drept deviză cuvintele biblice: *Destruam et Aedificabo*.

Iată cum începe poemul:

„Mântue-l, Doamne, pe amiral! Domnul îl mântuie! Moartea care a trecut vuelnică pe deasupra capului său în faţa fortului Saint-Georges, s'aştepte încă. Să aştepte. Ea nu va vedea înfundat între perne un chip pământiu. ci un sânge mai roz ca aurora.

„Acest sânge, ea îl va vedea strălucind, ţâşnit din vinele lui într'un val impetuos, acolo unde va cădea marele bătrân glorios de răni. Şi va fi nu un pat, ci puntea vasului-amiral; nu plânsete, ci vastul vaer al bătăliei pe apele însorite!

„O, Moarte, priveşte încă odată pe erou în ochii lui, care te vor recunoaşte; aripa ta însă să nu atingă acea imaculată frunte. Priveşte-l şi treci mai departe. El a ascultat adesea zborul sonorei tale aripi... Il vei avea. Mormântul lui îşi are de-acum locul lui sacru în mare".

Ca un ţipăt de durere vin primele exclamaţii. Apoi, imaginea grandioasă a eroului care înfruntă oricare altă moarte decât aceea, glorioasă, pe câmpul de bătaie al mării.

In ziua următoare, 24 Noembrie, versurile aduc ruga întregei suflări italiene, pentru sănătatea bătrânului luptător, dându-ne chiar liliala viziune a convalescenţei lui. Dar boala se agravează şi, la 25 Noembrie, poetul îşi pierde orice nădejde. Poemul nu are decât şase rânduri, cari invoacă dumnezeasca milostivire asupra Italiei îndurerate. In sfârşit, la 26 Noembrie 1892, se produce desnodământul fatal, pe care D'Annunzio îl anunţă astfel:

„Flotă Italiană!

„In numele Italiei, al lui Dumnezeu şi al Regelui, în Credinţa noastră catolică, Simon de Saint-Bon a murit. Astăzi Marele Amiral a murit.

„Năvi ancorate, năvi armate care vegheaţi pe marea noastră; şi voi care duceţi îndepărtaţilor fii salutul Pa-

triei ; și voi, deopotrivă, cari stați nemișcate în vastele și sgomotoasele arsenaluri, în vreme ce iradiază asupra voastră focurile profundelor cuptoare în cari vi se făurește forța ; voi toate, pe cari El le-a iubit, cari ați fost singura lui dragoste, pe cari marii săi ochii de leu le-au văzut pentru ultima oară în golful fortificat unde Genova strălucește (altele erau fulgerele pe cari un vis le făcuse să scapere în sufletu-i eroic); toate, o năvi, coborîți în bernă îndoliatele steaguri. Ciocanul să înceteze de a mai bate pe sonorul oțel nou ; focurile să se stingă în arsenale. Tăcere și durere. El a murit. Astăzi Marele Amiral a murit.

„Marinari ai Italiei, îndreptățită fală a sângelui nostru, elită și floare a unei tinereți care a crescut de-a-lungul țărmurilor, unde părinții noștri priponeau înaltele galere victorioase, ascultați marinari ai Italiei, voi, cea mai scumpă nădejde a noastră ! Acela care singur dă inimilor voastre o nemărginită încredere în victorie, Acela care vă iubea cu cea mai veche și puternică dragoste, Acela care, ieri încă, trecând alături de rege printre strigăte entuziaste, recunoscu în imensul glas unanim puterea tinerescului curaj, dar și o tainică nerăbdare, — și, în mod tacit, sub auspiciile Soarelui, având drept martori cerul și marea, reînoi pentru voi, în sufletul său, făgăduiala de trei ori decenală, Acela a murit. Astăzi, Marele Amiral e mort".

Un adevărat ordin de zi funebru. Glasul poetului capătă inflexiunile triste ale trompetelor ce deplâng trecerea în vecinicie a Marelui Amiral. Prima strofă e străbătută de o înălțătoare durere. A doua proiectează această durere în cadrul în care s'a desfășurat eroismul celui decedat, în lumea năvilor și a instrumentelor marinărești, cari au fost singura lui dragoste.

In cea de a trei strofă, durerea își face loc în sufletele viguroase ale oamenilor pe cari i-a comandat. Tustrele însă sfârșesc cu același sfâșietor strigăt :

„Astăzi, Marele Amiral e mort".

In strofele 4 și 5, cântărețul recheamă, paralel, trecutul plin de vijelie al amiralului, care promitea viitoare izbânzi pentru necontenita înălțare a Patriei și prezentul, când, culcat pe un afet de tun, acela care a fost altădată biruitor primește omagiul jalei generale.

Intr'un suprem efort de contemplație, D'Annunzio ne spune în strofa 6-a cum ar fi trebuit să fie moartea lui de Saint-Bon : pe mare, în misticul amurg al unei seri de bătălie, pe apele colorate cu purpură și aur, aproape de promontoriile sălbatece unde vuesc codrii asupra valurilor pe cari le domină, de-a-lungul coastelor cari oglindesc în mare forma pură a Patriei, acolo trebuia să apară un uriaș vas tăcut, cu toate steagurile în bernă aducând cadavrul ; acolo, singur în seara solemnă, trebuia să răsară în fața portului de război, aducând cadavrul.

Și iată cum ar fi fost anunțul mortuar :

„Italieni !

„In numele Italiei, al lui Dumnezeu și al Regelui, după ce a sdrobit forțele dușmane, după ce a scufundat în bătălie 5 vase, a făcut 10 năvi prizoniere, a fugărit pe celelalte cari, reduse la tăcere și urmărite de aproape, amenințau să se scufunde ; stăpân, în sfârșit, pe mare, Simon de Saint-Bon, rănit încă din ceasul în care soarta luptei era îndoelnică, dar pururi în picioare și admirabil, pururi pe puntea de comandă, a căzut în sângele său și în cutele drapelului victorios. A murit. Astăzi Marele Amiral e mort. După voința sa, va fi înmormântat în mare. De drept sacrat, ancorele și lanțurile celor 10 năvi prizoniere vor descinde cu El în mare".

Peste trei zile, la 29 Noembrie, poetul compune ultima parte a poemului său ciclic, a VI-a, sub forma unei inscripții de doliu a orașului Trieste, pe coroana depusă la capătâiul amiralului.

In fața lucrurilor desăvârșite, se cuvine să ne închinăm. Glasul funebru al marelui scriitor care proslăvește memoria Marelui Amiral, este inimitabil. Descrierea mea, dincolo de o strictă redare, ar fi o impietate. De aceea, trecând peste marginile îngăduite, am citat cât mai mult, pentru ca torța poemului, pe care geniul lui D'Annunzio a aprins-o cu toate superlativele mijloace ale artei vecinice, să treacă vie în mâinile auditorilor mei.

In Februarie 1939, a apărut în editura *Mondadori* din Milano, intitulat *„Laudi"*, un monumental volum de o mie pagini, cuprinzând poeziile lui D'Annunzio scrise între 1903 și 1912.

Volumul e despărțit în patru mari cărți: *Maia, Elettra, Alcyone* și *Merope*, proslăvind, fiecare, cerul, marea, pământul și eroii.

Insemnata operă a liricei dannunziene, scrisă în prima decadă a veacului nostru, este caracterizată printr'o mai fericită organizare a motivelor de inspirație, cât și prin perfecțiunea clasică a mijloacelor de expresie, deopotrivă străbătută de concepția ciclică a versului.

Din aceste laude poetice vom desprinde numai pe acele cari sunt în legătură cu marea, în majoritatea lor întrunite în cartea III-a denumită *Alcyone*.

In *Amiază*, găsim o sugestivă încercare cosmogonică, pe care o relevez pentru originalitatea și vigoarea ei :

Și forța mea pe spate'ntinsă
Nisipul îl imprimă,
Se'mprăștie în mare
Și fluviul mi-e vena
Și muntele fruntea,
Pădurea mi-e puful
Și norul sudoarea,
Cuprins sunt în floarea
Șovarului, în coaja
De pin, în gogoașa
De tufă, în iarba
Marină, în tot lucrul mic,
In tot lucrul mare,
In nisipul din juru-mi
In vârfurile depărtate
Ard și lucesc
Și nu mai am nume.
Munți, insule, golfuri
Și faruri, capuri, codri
Și gurile ce le spusei
Nu mai au al lor nume,
Rostit de gurile umane.
Eu nume nu mai am, nici soartă
Printre muritori, am nume
Amiază. In toate
Trăesc tăcut ca Moartea
Și viața mea-i divină.

E, precum vedeți, o izolare a unui crâmpei de viață, susținut de puternica meditație a artistului. O ciudată corespondență concură la personificarea amiezii. Printr'o complexă și vastă metamorfoză, poetul devine, rând pe rând, fluviul, muntele, pădurea, norii, insulele și golfurile, căci în toate s'a întruchipat, — și iată : trăește ca un moment central din viața unei zile, — justa amiază marină, — cum ar zice Paul Valéry.

Pe mulți îi vor contraria ultimele două versuri, paradoxale :

Trăesc tăcut ca Moartea
Și viața mea-i divină.

E de-ajuns însă să vă reamintesc de plenitudinea tăcerii, ades cântată de poeți, dar pe care o regăsim, mai ales, în mijlocul naturii. Ce poate fi oare mai fermecător decât imensa tăcere a cerului înstelat, pacinica înfiorare a unei grădini înflorite, adânca tăcere a munților și a mării placide ?

„La vie, c'est la mort", — spunea savantul biolog *Claude Bernard*. De sigur că, pentru un poet care se regăsește imensificat, în mijlocul splendorilor firii, moartea înseamnă o vieață divină, de vreme ce ea nu-i decât o topire și o participare a lui în marea frumusețe a tăcerii cosmice.

O mențiune specială merită, în acest ciclu, bucata : *Hipocamp,* o splendidă romanțare a vieții calului de mare, în care gingășia și bogăția imaginilor se întrec în a descrie minusculul și bizarul animal marin, — cu ochi de chilimbar, cel iute și cu pântecul supt de ogar, care în seara târzie, sub boarea sărată a mării, se'ndreaptă spre mal, bătând cu helicoptera-i coadă nisipul, și beat de plăcere, cu gura'nspumată, ronțăe'ncet alga, de pare c'ar paște din mâini de sirenă.

Cea mai importantă marină în lirica dannunziană de după 1900 este poema : *Unda.*

Unda e descrierea în versuri libere rimate a unui golf. Cu toate că marea este aparent țărmurită, D'Annunzio ne-a dat, în puține versuri, una din cele mai puternice creații ale poeziei marine universale. Dar, mai înainte de a glosa diamantinele stihuri, se cuvine să cunoașteți poema, în remarcabila traducere a d-lui Giuseppe Cifarelli :

In golful liniștit,
acoperit
cu scoici ca o tunică
de zale antică,
lucește
Marea.
Își schimbă culoarea.
Se 'negrește ? s'argintește ?
Deodat' ca lovitura
ce sfarămă armura,
a vântului putere
o 'nșfacă,
dar piere
atacă,
în grabă :
se naște unda slabă
și se și potolește.
Dar vântul se 'ntețește.
Și-o altă undă naște :
se pierde,
ca mielul care paște
pe câmpul verde :
un fulg de spumă
ce sare !
Dar vântul revine,
zorește, se 'ntrece
și altă und' apare :
o naștere lină
de pântec de virgină !
Svâcnește, urcă,
se umflă, se 'ncovoaie,
s'aprinde, își aduce
spinarea ce străluce
ca luciul cristalului ;
iar culmea ușoară
se urcă, se 'nfășoară
ca ninsa coamă-a calului.
. . . . . .
Dar glasul ei !
Se clatină, clătește,
clocotește,
plescăește,
și se revarsă
și vâjâie, s'avântă
vuește, râde, cântă,
acordă
dezacordă :
acute disonanțe
pe toate le adună
și le 'mpreună
și 'n ale ei spirale
profunde
topindu-le, le-ascunde
frumoasa și libera,
bogata și nebuna
puternica și buna
făptură vie care
se bucură
d'al ei mister
ce fuge și dispare.
Dar de pe mal o-aude
desculța surioară
care pășește ușoară
cu netede picioare :
e Arethusa
cea răpitoare,
ce fură poamele
și pline 'și umple poalele.
Și inima-i tresare :
la chip se luminează
cu aur.
Și la armonioasa
chemare
se pleacă s'o auză ;
și fructul sălbatec
și acrul tezaur
îl uită 'n melodie.
O prinde-o bucurie,
ca și pe undă,
pe hoața cea uscată,
de pare-acum că toată
marina vrajă,
că nimbul are s'o ajungă
și s'o pătrundă !

Cu această Odă, Muză,
cântat-am Strofa Lungă.

Independent de forma și fondul poeziei, în *Unda* pare că vorbele și-au căpătat o viață și o valorif care unică și înoită, într'o nimerită împerechere a gândului și a simțirii, copleșite de măreția spectacolului.

Ceia ce impresionează, chiar dela prima lectură, este măiastra perspectivă a cadrului descriptiv, care cuprinde și'ncălzește imagina, în ritmul și sclipirea onomatopeică a cuvintelor, până la fascinație.

Prin această alternanță a descriptivului, strict limitat la rostire, cu exuberanța imagistică a versului, în sensul intim al variației pe aceiaș temă, poetul realizează pe deplin aspectul, atât de caracteristic, al instabilei frumuseți marine.

Unda lui D'Annunzio este, totuși, o capodoperă de echilibru și precizie poetică. Imaginile dantelează descripția cu superbe valuri onomatopeice, pentru a sfârși

cu incantaţia lilială a anticului mit al Arethusei, simbolizând, aici, perfecţiunea fără seamăn a frumuseţii, ca icoană imaculată în faţa existenţei însăşi.

Limitată la un colţ de mare, inspiraţia poetului a egalat performanţa de care, singure, elementele naturii sunt capabile : a sintetiza perfecţiunea imensităţii şi a duratei. Ne-ar trebui, în adevăr, câteva pagini pentru a putea enumera toate împrejurările, organice şi firești, cari circumscriu, în timp şi în spaţiu, evoluţia spre frumuseţe a unui trandafir. Numai aşa ne-am putea da seama ce largă experienţă, umană şi poetică, a fost necesară pentru a da viaţă unui poem în care palpită, încă vie, marea transfigurată în cuvinte.

Şi, pentru a duce mai departe comparativa explicaţie de mai sus, după cum floarea poate fi concepută ca o logodnă în frumuseţe a coloritului şi a miresmei, tot astfel, *Unda* lui D'Annunzio trebuie înţeleasă ca o transmutare poetică a mării.

In acest joc delicat de vorbe şi imagini, la care contribuie, în jurul unei game stilistice limitate, o luxuriantă variaţie de acorduri şi stilizări, poetul a reuşit să învie, în vraja răstălmăcită de cuvinte, infinitul contemplaţiei pure.

Analiza noastră se opreşte, sfioasă, între poet şi poem, fără a şti să deosebească definitiv care anume e partea fiecăruia, în străfulgerarea acestor preţioase carate ale frumuseţii versului, ce oglindeşte şi cântă, umplându-ne mintea şi sufletul de acea linişte olimpică, pe care o lasă omului priveliştea divinei desăvârşiri cosmice.

Cine înţelege şi se ridică, până la a o egala în artă, este, fără îndoială, el însuşi străbătut de flacăra aceleiaşi desăvârşiri, în care, noi ceilalţi, vedem mereu neînţelesul miracol al geniului.

Trecând peste terţinele şi sonetele închinate mării, cari, din pricina încătuşerii formale, nici măcar în proză nu pot fi redate, fără a-şi pierde valoarea lor poetică ; precum şi peste unele evocări, cum ar fi *Altius egit iter*, prea mult personalizată, voi cita finalul din *Ditirambo IV* şi un fragment din *Il Commiato*, în care regăsim puternicele accente ale poeziei marine dannunziene.

Această beatitudine marină, menită să ocrotească durerea artistului, se răsfrânge în versuri pline de dragoste şi rămâne neuitată în amintirea ascultătorilor, ca o svonire îndepărtată a unui mare suflet înfrăţit cu noi, în căutarea liniştei şi a frumuseţii, cari sunt comandamentele de căpetenie ale artei.

Din ciclul ultim al *Laudelor : Merope*, voi reda două fragmente din poemul liminar *Cântecul de dincolo de mare*, atât de izbutit, încât, chiar traduse liber, terţinele sunt pline de năvalnica sevă a inspiraţiei :

Dar iată ziua, iată ziua prorei
Şi a plugului, a pintenului
Şi-a sapei. Oamenilor, iată ora,

Vuind cu vuetul taifunului
Pe Marea Mediterană, mai mândră
Ca astrul depe spatele lui Orion,

Mai colorată ca o mesageră
Cerească. Şi la un strigăt : „Issa ! Issa !"
Doar un drapel acuma-i tot văzduhul.
Apare-un cap din sacra apă-a Lisei,
Din gura palidă avânt'un strigăt :
„Adu-ţi aminte !" şi din nou se-afundă.

Şi Mediterana ce socoate
După putere şi mărire Gînţile,
Din fiecare val freamăt'a luptă.

Poeţii cântă adesea splendoarea cerului înstelat şi răsfrânt în mare. Dar, incomparabilă este noua imagine a mării Mediterane :

...mai mândră
Ca astrul depe spatele lui Orion
. . . . . .
Mai colorată ca o mesageră
Cerească...

Şi, într'un viguros terţin, această minunată aluzie la leagănul civilizaţiei europene din finalul citat ; căci ţărmul Mediteranei este punctul de reazăm al echilibrului forţelor vechiului continent.

Personal, preţuesc poezia lui D'Annunzio şi pentru că reclamă nesfârşitul domeniu al culturii generale, adresându-se, în prim rând, cunoştinţelor noastre, cari constituesc, în poezia sa, ca un fel de reaprindere a versurilor. Cititorul care nu poate restabili corelaţiile şi aluziile poeticei dannunziene, se vede dintr'odată lipsit de farmecul poeziei lui, cum ar fi cineva care posedă cea mai splendidă grădină şi e orb.

Ascultaţi, acum, o neîntrecută profetizare lirică :

Italie, la luptă ! Hai la luptă !
Mai cântă cântecul de peste mare
Cum ştii doar tu, cu râvna ta întreagă,
Ca'n vremea când se ridica pe mare
Prin foc şi sânge vuetul sălbatec,
De te cutremura ! „Arremba ! Arremba !"
Trosnea galera'n mersul ei năvalnic,
Cu inima de căpitan înfiptă'n proră,
Cu vele, vâsle, gata de ciocnire.
„Dienài, Dienài şi Domnul nostru !
Dienài, Dienài şi sfânt mormântul !"
Cântau galerele pe marea noastră.
Ascult prin svonul veacurilor tale :
„Ajută, Doamne, pe uscat şi'n mare !"
Strigând ridică radioasa-ţi faţă
Şi du-ţi războiul pe uscat şi'n mare !".

Cine ar spune că, descumpănind veacul, de dincolo de moartea care îl aştepta, D'Annunzio, care în Februarie 1918, împreună cu Ciano şi Rizzo, dă, pe mare, cu numai 30 de oameni, lovitura dela Buccari, nu s'a adresat în aceste versuri, poporului şi a gloriosului destin italic şi că, înmuindu-şi pana în călimara de azur a timpurilor viitoare, patriotul şi poetul n'a înălţat o caldă rugăminte pentru slava şi izbânda Patriei sale ?

Oricum ar fi, dacă primim sau nu profetizarea poetului, în freamătul frumuseţii, admiraţia noastră se ridică întreagă, plină de amintiri şi de versuri scumpe, şi nu putem termina mai bine aceste însemnări, decât invocând magnificul vers din *Canto Novo :*

O mare, o gloria, forza d'Italia !

Marea ca isvor de inspiraţie în poezia română

de Comandor N. CRISTESCU

Privind un glob terestru, adică un glob ce reprezintă planeta locuită de noi, vom fi izbiţi dela prima aruncătură de ochi de marea disproporţie ce există între suprafaţa ocupată de apă şi aceea ocupată de pământ (raportul dintre pământ şi apă fiind de 1 la 2,43 sau aproximativ de 2 la 5).

Ori, când aceasta e constituţia geo-fizică a planetei noastre, era oare posibil ca cei ce locuesc numai două şeptimi din suprafaţa ei să se desintereseze de vasta întindere ce o reprezintă restul de cinci şeptimi? De bună seamă că nu!

Istoria ne învaţă că, din cele mai îndepărtate timpuri, omul şi-a dat seama că mările şi cursurile de apă sunt cele mai lesnicioase căi de comunicaţie; ea ne arată că pe malurile fluviilor şi pe ţărmurile mărilor s'au întemeiat şi au înflorit cele dintâi civilizaţii ale lumei.

Astfel, pe malurile fertile ale Nilului s'a întemeiat şi a înflorit civilizaţia egipteană; pe malurile Tigrului şi Eufratului a înflorit civilizaţia asiro-babiloneană; pe acelea ale Gangelui şi fluviului Galben, civilizaţiile indiană şi chineză şi, în fine, pe ţărmurile minunatei mări Mediterana s'a întemeiat şi a înflorit civilizaţia greco-romană. Numai într'un târziu a apărut Atlanticul şi mai apoi celelalte oceane.

Putem să afirmăm fără să greşim că, numai după felul cum oamenii explorau mările şi arterele principale de apă, putem să apreciem gradul de civilizaţie a omenirii într'o epocă oarecare.

Este deci neîndoelnic că legătura dintre om şi mare, dintre om şi diversele formaţiuni de apă, a fost întotdeauna foarte puternică.

Legătura dintre om şi mare cred că n'a fost de nimeni mai bine înţeleasă şi cu mai multă măestrie expusă, decât de nemuritorul poet francez Charles Baudelaire, în poezia sa „L'Homme et la Mer". Pentru cei ce întâmplător nu o cunosc, o redau mai jos, într'o traducere ce, de bunăseamă, nu exclude dictonul „traducător, trădător..."

Tu, Om stăpân pe tine, mereu vei iubi Marea!
Căci Marea ţi-e oglinda; în undele ei verzi,
In zbuciumul lor veşnic, tu sufletul ţi-l vezi,
Iar spiritul tău este adânc şi-amar, ca şi ea.

In chipul tău adesea îţi place să te afunzi,
S'o'mbrăţişezi cu ochii, s'o strângi în braţe vrei
Şi'n zgomotul sălbatec al plânsetului ei
A inimi-ţi vâltoare încerci să ţi-o ascunzi.

Şi tu şi ea, voi sunteţi discreţi şi'ntunecoşi;
Tu, Om, n'ai fost de nimeni până acum pătruns;
Tu, Mare, totdeauna cu grije ai ascuns
Comorile-ţi intime de ochii curioşi.

Şi iată totuşi secoli atâţia risipiţi
De când fără căinţă şi milă vă luptaţi;
Atât de mult măcelul şi moartea adoraţi,
O, luptători de-apururi; o, fraţi nedespărţiţi!

Dacă e adevărat că omul, în scopul de-aşi uşura viaţa prin schimbul produselor şi bogăţiilor, a simţit întotdeauna nevoia să se folosească de mare, ca şi de toate formaţiunile de apă, nu e mai puţin adevărat însă, că marea a inspirat omului timp îndelungat numai groază şi oroare.

Iată ce spune în această privinţă scriitorul francez Charles Le Goffic, decedat acum câţiva ani, în prefaţa antologiei sale, intitulată „Les poètes de la Mer".

„Se zice că un popor se exprimă prin literatura sa. Al nostru, în tot timpul epocei clasice, până şi mai încoace încă, a întors spatele mării, a neglijat-o, sau a ignorat-o.

Este drept că Francezii şi-au luat revanşa mai târziu, căci mai târziu o întreagă pleiadă de poeţi, de esseişti şi de romancieri s'au dedicat cu tot sufletul mării....."

In ceeace priveşte legătura cu marea, Franţa este o ţară privilegiată; ea este ţara celor patru mări: Mediterana, Atlanticul, Marea Mânecii şi Marea Nordului, şi un francez cu drept cuvânt poate spune: „En quelle contrée du monde la symphonie du large fait-elle entendre pareil quator?", „în ce ţinut din lume simfonia largului face să se audă un asemenea cuartet?

Şi dacă în Franţa lucrurile s'au petrecut aşa cum spune Charles Le Goffic, că mării i s'a întors spatele, că a fost neglijată, sau a fost ignorată, şi dacă în Franţa — ţara celor patru mări — Mareşalul de Vieille Ville spunea odinioară că „marina nu se potriveşte pentru ea şi că un cal bun, o fată frumoasă şi o puşcă se potriveşte mai bine francezului", cred că sunt destul de îndreptăţit să mă întreb: ce-ar fi putut spune odinioară o beizadea oarecare dela noi, când aproape nici nu aveam coastă maritimă?

Cine a urmărit conferinţele ce s'au ţinut acum câţiva ani la Bucureşti, din iniţiativa Ligei Navale, de către distinse personalităţi, şi, în special, cine a urmărit conferinţa Profesorului Nicolae Iorga, „Poporul românesc şi marea", ar fi poate înclinat să găsească o contradicţie între cele ce s'au spus în acele conferinţe şi între ceeace am vrut să spun eu, prin întrebarea de mai sus. (Mă refer mai cu seamă la conferinţa Profesorului Nicolae Iorga, care — cu erudiţia şi talentul său minunat — probează că neamul românesc a avut întotdeauna un strâns contact, nu numai cu marea, dar cu apele în general).

Indrăznesc să afirm că nu este nici o contradicţie deoarece — în ceeace afirmă Charles Le Goffic cu privire la Franţa şi în concluzia la care am vrut să ajung şi eu, pentru noi, prin întrebarea ce am pus-o — nu este vorba de legătura cu marea a unui mănunchi de profesionişti nevoiţi să-şi facă datoria, sau să-şi câştige pâinea pe undele sale; nu este vorba de folosirea ei ca mijloc lesnicios de comunicaţie, deci, de înrâurirea ei asupra vieţii economice. Este vorba de înrâurirea exercitată de mare asupra felului de a simţi, de a gândi, de a se exterioriza, al poeţilor şi scriitorilor în general; este vorba de înrâurirea exercitată de mare asupra fe-

lului de a se exprima al unui popor, asupra literaturii sale.

Dar, să revenim la aversiunea de timp îndelungat pentru mare.

Anglia, care datorită poziţiei sale geografice este azi cea mai puternică ţară maritimă din lume, Anglia avea până în secolul XVI-lea o adevărată fobie pentru mare. Nu mai vorbim de popoare mai vechi şi mai îndepărtate, ca, de exemplu, strămoşii noştri Romani, cari — deşi reuşiră în secolul I d. Chr. să facă din Marea Mediterană „Mare nostrum", astfel că timp de un secol şi ceva nici o altă flotă nu a îndrăznit să stea împotriva flotei romane — totuşi nobilimea şi scriitorii romani aveau pentru mare o pronunţată aversiune. „Fortunatus et ille deos qui novit agrestes", „fericit e şi acela care cunoaşte Zeii pământeşti", cânta Virgilius, care prefera Zeilor marini ai Adriaticei divinităţile câmpeneşti ale dulcei Toscana.

Nici lui Horaţiu, nici lui Ovidiu şi nici unuia din poeţii romani nu i-a plăcut marea; nici unul din ei n'a iubit-o.

In Franţa, ca şi peste tot, secoli după secoli, marea a fost privită printr'o mentalitate romantică, fiind considerată ca un izvor nesecat de orori şi atrocităţi.

Dacă credinţa lui Homer că pământul este un disc între două bolţi şi că unei nicovale îi trebue nouă zile ca să cadă din cer pe pământ şi tot atâtea zile ca să cadă de pe pământ în fundul iadului; dacă această credinţă a lui Homer formează antichitatea care a dispărut de mult, în schimb însă superstiţiile şi poveştile înfricoşătoare referitoare la mare s'au perpetuat şi întreţinut până aproape de zilele noastre.

Timp îndelungat, inamicilor reali, ce se întâlnesc deseori pe mare, s'a asociat inamicul supranatural, fiul ignoranţei şi al fricei. In portulanele de altădată, în secularele relatări asupra călătoriilor din acele timpuri, întâlnim mereu animale înspăimântătoare şi aventuri fabuloase, scornite de-o imaginaţie bolnăvicioasă.

De altfel, cu cine se armau navele în vremea aceea, dacă nu cu elementele cele mai mizere şi mai rele, cu drojdia societăţii?

In totală perioada romantică, sau, mai bine zis, de mentalitate romantică cu privire la mare, ea a fost privită ca o imagine a Infinitului de care suntem veşnic frământaţi.

Cum nouă ne-a plăcut întotdeauna să ne adăpăm la izvoarele luminoase ale literaturii şi culturii franceze, în general, cred că nu voi greşi exemplificând cu numele a câtorva scriitori francezi felul de-a vedea şi simţi marea, într'un timp foarte apropiat de al nostru.

Concepţia romantică a mării s'a impus tuturor scriitorilor francezi moderni. Renan, atât de puţin romantic în alte privinţe, deşi născut în Bretania, n'a putut scăpa de influenţa romantică în a privi marea. Acelaşi lucru s'a petrecut cu Baudelaire, cu Lotti, cu Alfred de Vigny şi chiar cu realistul Balzac, care cedează în faţa mării, ce o admiră de pe o plajă bretonă, mărturisind că „în galbenul strălucitor şi scânteietor al nisipului, în azurul cerului şi în verdele închis al mării", vede trei expresiuni ale Infinitului. Nu mai vorbim de Pierre Lotti, cântăreţul prin excelenţă al mării, care i-a prins toate nuanţele, toate aspectele, toate gamele şi care spune că prima sa impresie în faţa mării a fost „o tristeţe fără nume, o impresie de singurătate dezolantă, de părăsire, de exil"...

Dar, în literatura franceză se produce o schimbare: Claude Farrère, ca şi Paul Chack, ca şi Alfred de Vigny, încep să vadă — fiind vorba de mare — mai cu seamă pe marinar şi din toată opera lor reiese expresiunea cea mai înaltă şi mai stoică a datoriei de marinar.

Privită astfel marea, adică dându-se mai multă atenţie marinarului ce o înfruntă decât ei înşăşi, era natural să reiasă din opera lor un sentiment de neîncredere, de dispreţ, faţă de acest element ipocrit, care pune atâtea piedici în calea oaspeţilor săi şi care profită de cea mai mică lipsă de atenţie din partea lor, pentru a-i distruge, pentru a-i înghite.

Din acest punct de vedere marea nu se distinge de restul Naturii. Ea, pentru Vigny şi alţii, nu este decât unul din aspectele — poate cel mai seducător — al *Minotaurului Universal.*

In afară de Mistral, un singur poet francez a scăpat, în perioada romantică, influenţii generale şi a putut să găsească în faţa mării un suflet elenic şi surâzător. Acesta este Maurice de Guerin, care în 1883 scria:

„Acolo, au tăcut pentru câteva ore toate acele zgomote interioare, ce niciodată nu s'au calmat bine de când s'a stârnit în sufletul meu prima furtună. Acolo, toate melodiile dulci şi cereşti au intrat cu grămada în sufletul meu odată cu acordurile oceanului şi sufletul meu a rătăcit într'un paradis de reverii"...

Iată o nouă concepţiune despre mare! Un paradis, în loc de gheena marină a romanticilor, acea „la Mer aux lugubres histoires" a lui Victor Hugo.

Această nouă concepţiune despre mare face ca ea să devie un nesecat izvor de inspiraţie în opera poetică a o mulţime de scriitori francezi, începând cu Tristan Corbière, fiu de marinar şi marinar el însuşi, cu jumătate viaţă petrecută pe mare; Jean Dornis, Jules Tellier, Jean Richepin, Lucie De la rue Mardrus, Maurice Levaillant, Paul Fort şi sfârşind cu Maurèas, pentru a nu înşira decât câteva nume, din cele mai reprezentative.

Răsfoind istoria literaturii noastre, sau diversele critici literare, nu vom găsi un rând care să dea la iveală o cât de mică înrâurire a mării, ca izvor de inspiraţie — romantică, sau realistă — în opera poetică a vreunuia din scriitorii noştri. Cum se explică aceasta?

Un poet poate să cânte în versurile sale o frumoasă necunoscută, o femee ideal, aşa cum a văzut-o în visurile sale. Dar, până să ajungă să-şi făurească portretul fizic-sufletesc al femeiei pe care o cântă, acest poet a văzut în viaţa sa atâtea alte femei, mai apropiate, sau mai depărtate, de idealul său. Dacă, prin analogie, considerăm marea ca un ideal de femee frumoasă, ar fi oare posibil ca cineva, care n'a văzut în viaţa lui decât râuri, lacuri, sau alte formaţiuni de apă, să cânte marea cu simţirea, înţelegerea şi sinceritatea necesară oricărei opere de artă? Indrăznesc să susţin că nu.

Concluzia la care vreau să ajung e că numai obişnuinţa singură, numai un nesfârşit şir de strămoşi thalassici, pot să creieze între om şi mare legătura ce, la un moment dat, să ajungă la forţa unui instinct.

Am fost noi puşi, în decursul trecutului, într'o asemenea situaţie? Sigur că nu. Este neîndoelnic că poporul nostru — în decursul zbuciumatului său trecut — n'a fost lipsit de orice legătură cu marea şi că, dimpotrivă — aşa cum probează şi Profesorul Nicolae Iorga — a avut un continuu contact, nu numai cu marea, dar cu apele în general.

Nu spuneam chiar eu, vorbind odată ocazional de trecutul Marinei noastre?:

„Streinilor, sau alor noştri, ce zic că n'avem un trecut,
„Le dau un sfat ce poate fi-va la mulţi din ei chiar [neplăcut:
„Ii sfătuesc ca să citească trecutul nostru scris cu sânge,
„Trecut pe care chiar duşmanii când l'ar ceti şi înc'ar [plânge.

„Ei vor vedea atunci că'n vremea lui Mircea, zis şi cel [Bătrân,
„Aveam Marină şi că Mircea, pe Marea se numea [„Stăpân"
„Şi vor vedea atunci că'n vremea lui Ştefan, zis cel [Sfânt şi Mare,
„S'au dat nenumărate lupte dealungul Dunării şi'n [Mare".

Da, dar revin la ceeace am mai spus mai sus: nu este vorba de legătura cu marea a profesioniştilor; sau de înrâurirea exercitată de mare ca factor economic, sau de apărare a ţării; este vorba — cum spuneam — de înrâurirea exercitată de mare asupra felului de a se exprima al unui popor, asupra *literaturii sale*.

Ori, adevărata dragoste de mare, din care să izvorască înţelegerea ei deplină şi cântarea adequată înţelegerii, nu o au decât poeţii, artiştii şi copiii, dacă vreţi.

Cel puţin aşa susţine Charles Le Goffic, care spune că pasiunea marinarului de meserie pentru mare este o invenţiune a romantismului. Marinarul de meserie, când este pe mare nu suspină decât pentru satul său şi după cei ce-i sunt dragi şi au rămas departe, acolo pe ţărm. El se va considera pe apă, întotdeauna, un biet exilat, care trebue să-şi facă datoria către ţară, sau trebue să-şi continue aspra meserie, până când va avea posibilitatea materială să se stabilească cu iubita sa într'un colţişor frumos dela uscat. Ii ascultă cu plăcere deseori chemarea dar, imediat ce se îmbarcă, cade în cealaltă situaţie. Oare nu însăşi marele Nelson, în seara bătăliei dela Trafalgar, se ruga de cei dimprejurul său să nu fie aruncat în apă, ci să se dea corpului său odihna unui mormânt dela uscat?

Şi tot Charles Le Goffic spune: „dacă privim colibele de pescari pe coastă, vom vedea că toate sunt cu spatele la mare, ca şi cum fiecare, sătul de lupta ce o duce cu ea din zori şi până'n seară, doreşte ca cel puţin în preajma alor săi să nu o mai aibă în vedere, să o uite. Sentimentul de proprietate, care face pe ţăran să-şi iubească cu frenezie bucata de pământ ce o cultivă, nu îl găsim şi pentru mare la cei ce îşi câştigă pâinea pe undele ei. Acest sentiment poate fi realizat numai la Englezi, cari privesc marea ca o proprietate a lor".

Pentru ca anumite rase să ajungă să aibă marea în sânge, să-i fie o adevărată patrie, elementul ei biologic, trebue să se fi realizat aceea ce spuneam mai 'nainte: un şir întreg de strămoşi thalassici, cari să creieze între om şi mare legătura ce, la un moment dat, să ia forţa unui instinct. Odată ajuns un popor la acest rezultat, nici nu mai este nevoie de ceeace obişnuim să numim „dragoste de mare".

Trebue să recunoaştem că neamul nostru n'a fost pus într'o asemenea situaţie şi că este îndoelnic că s'ar realiza aceasta atât de curând. Noi vom rămâne multă vreme convinşi de frumuseţea şi adevărul versului lui Virgilius: „Fortunatus et ille deos qui navit agrestes".

Un alt soi de legătură între om şi mare, în afară de aceea atavică, legătură ce poate să infiltreze omului dragoste şi interes pentru mare, este şi acea legătură pe care am numi-o *balneismul*. Această noţiune este însă însă atât de recentă, chiar şi în Franţa — ţara celor patru mări — încât se înţelege că la noi este de dată şi mai recentă şi că, prin urmare, înrâurirea *balneismului*, în sensul de desvoltare a dragostei şi interesului pentru mare, trebue apreciată ca fiind mult mai mică decât la alte popoare, ce se bucură de o coastă maritimă.

Chiar la francezi, în 1872, Littré spunea în dicţionarul său că cuvintele „grèves" şi „plages" sunt sinonime, când astăzi toată lumea ştie că prin „grève", se înţelege o plajă naturală, neamenajată, sălbatecă, iar prin „plage" se înţelege tocmai contrariul.

Este poate cazul să reamintim că amicele, sau contemporanele Doamnei de Sévigné nu se duceau la mare decât atunci când erau muşcate de vre-un câine turbat, sau aveau de vindecat progenituri scrofuloase.

Insăşi marele istoric-poet, ce ne-a iubit atât de mult pe noi, Românii, Jules Michelet, şi care a scris o foarte interesantă carte despre mare, „La Mer", mărturiseşte singur că a văzut marea pentru prima dată la vârsta de 57 ani, de pe plaja de la Sainte-Adresse. Şi să nu se uite că încă cu două decenii înainte Victor Hugo strigase: „La santé sort de la Mer comme la beauté". Prima doamnă care a lansat în Franţa moda băilor de mare a fost Ducesa de Berri, ducându-se la Dieppe, unde Lepecq de la Cloture amenajase, în 1778, o plajă pentru bolnavi. In Bretania, prima plajă s'a amenajat la Roscoff, de către un bătrân chirurg al Flotei, Gulven Denis. Ea devine prima plajă la modă şi începe să fie vizitată de artişti şi scriitori. Atracţia ce începe s'o exercite marea la această epocă, îl face pe marele scriitor rus Dostoiewsky să se mire grozav, la 1863.

Dar încă 30—40 ani şi situaţia se schimbă complet.

Drumurile de fer progresează şi se răspândesc; apare automobilul; hanurile se transformă în hoteluri somptuoase şi burghezul francez începe să se stabilească la mare, cu toată familia, pentru luni de zile. Plăjile amenajate încep să înflorească şi să se înmulţească dealungul coastelor celor patru mări ale Franţei: Trouville, Deauville, Etretat, Coburg, Houlgate, Royan, Biaritz, Montreuil, etc. etc. Alegerea din punct de vedere estetic, devine pentru francezi din ce în ce mai grea, căci a spune că marea este una şi aceiaşi pretutindeni, ar însemna să greşim. Fiecare mare are formula ei proprie de incantaţie şi — referindu-ne tot la Franţa — de bunăseamă că ceeace una din ele i-a şoptit lui Heine, de ex., nu se aseamănă deloc cu ceeace au şoptit celelalte lui Hugo, Mistral, Lotti, sau Fromentin.

Am insistat puţin asupra *balneismului* ca element creator de legătură între om şi mare, deoarece el — ca şi *nomadismul, călătoria pe mare*, sau *invitaţiunea la călătorie*, pe care o dă marea — este capabil să dea naştere la dragoste şi interes pentru tot ce se referă la mare şi îndrăznesc să afirm că apariţiunea sporadică în literatura noastră a unui apreciabil ciclu de poezii marine se datoreşte numai acestor factori creiatori de legătură între mare şi unii din poeţii, sau scriitorii noştri.

Este exclus cred, să supozăm că am putea avea aface cu acel instinct maritim, cu acea „mare în sânge", ce o putem întâlni la alţi poeţi streini. Poate, o singură excepţie, de care vom vorbi în curând.

Dar, să exemplificăm:

Vasile Alexandri, bogatul fiu al Vornicului Alexandri, a fost poate cel mai umblat poet al nostru, în special pe mare. Când s'a întors în ţară de la Paris, unde a stat cinci ani, s'a îndrăgostit de Elena Negri, sora prietenului său Costache Negri. Cum această „steluţă" a sa se îmbolnăveşte în 1846 de o boală de piept şi este nevoită să părăsească ţara, pentru a merge într'o climă mai caldă din sud, Alexandri porneşte şi el după ea, în luna Mai a aceluiaşi an. De la această dată şi până la stingerea din viaţă a logodnicei sale, îi vedem împreună:

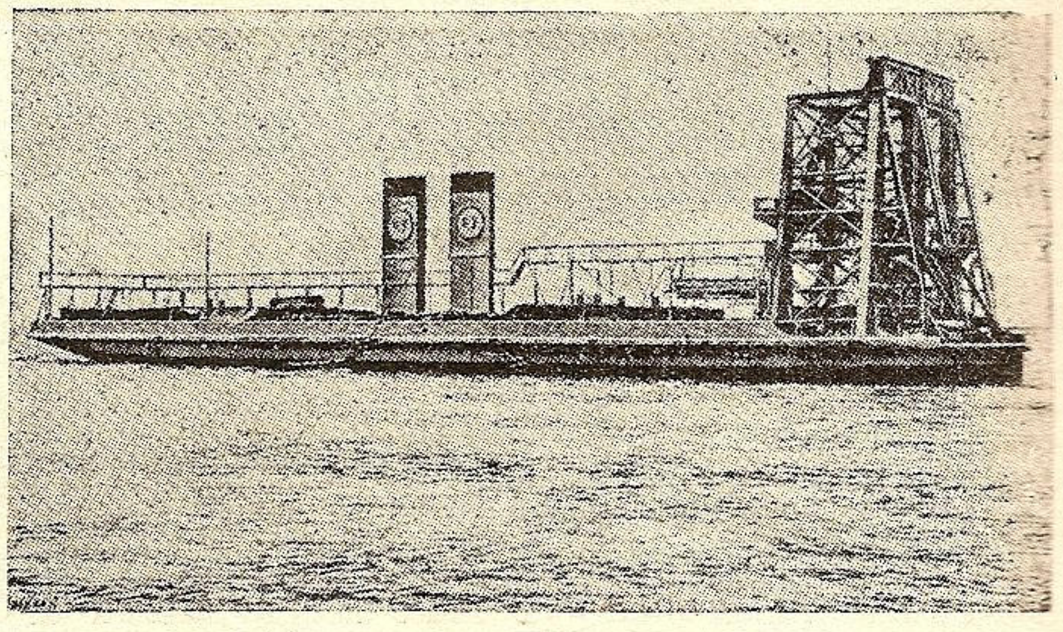
(va urma)

CORBI ALBI

de

Dr. Ing. Vladimir V. Mendl

II



Feryboat-ul dintre Copenhaga şi Stockolm.

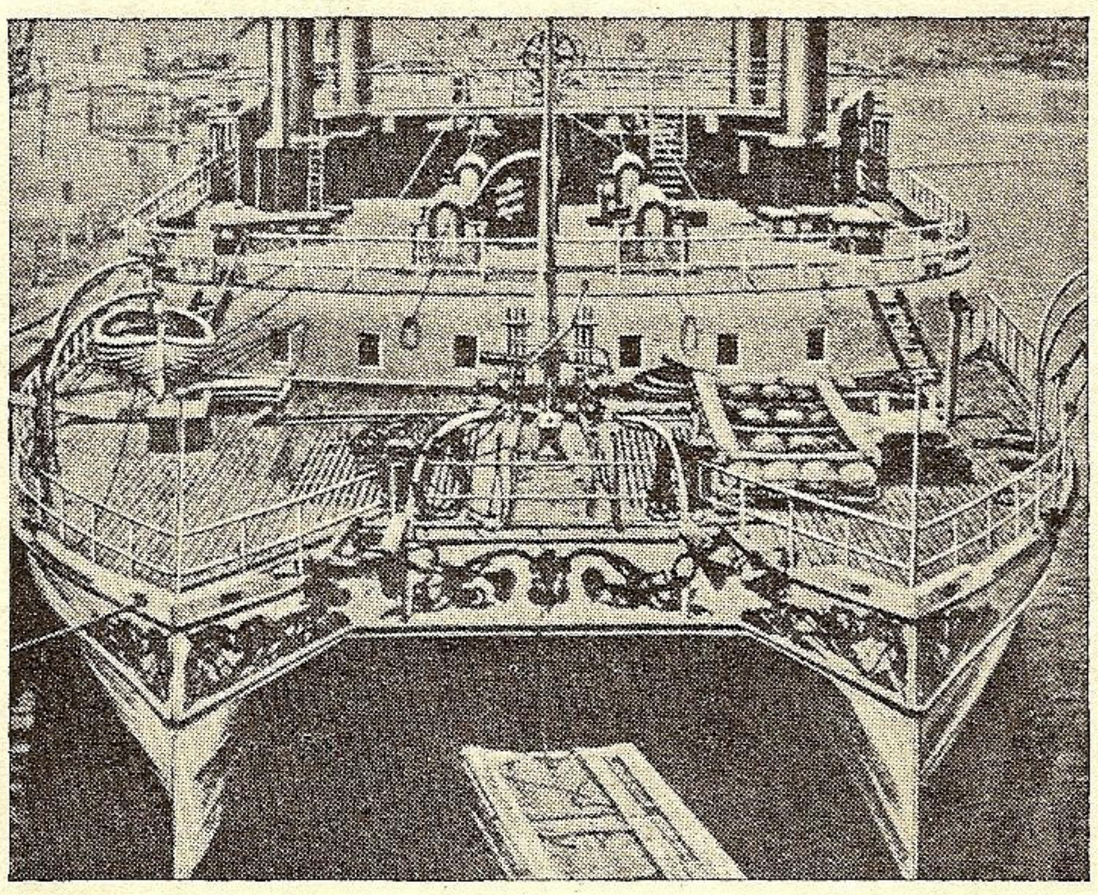
La vasele cu dos de balenă puntea este continuarea directă a flancurilor, ambele fiind legate între ele printr'o porţiune rotunjită a peretelui. In afară de această prova nu are obişnuită formă de pană ci un fund rotund şi ridicat, aproape ca o banană.

Vasele cu dos de balenă s'au născut pe Marele Lacuri ale Americei de Nord, în apele cărora traficul de cereale şi de alte mărfuri în massă este foarte intens. La un moment dat s'a încercat introducerea lor generală. Au fost dintre ele care au trecut Oceanul Atlantic până în Europa şi se pare că au fost văzute chiar pe Dunăre. Insă la fel cu vasele cu turetă tipul nu a mai fost construit şi a dispărut.

Deasemenea pe fluviile Americei circulă vase ciudate după concepţia noastră. Anume pe Mississippi şi pe afluenţii lui nu există remorchere în sensul european al cuvântului, adică care să tragă remorca după ele. Dimpotrivă vasele de marfă se află în prova vasului cu propulziune mecanică şi sunt împinse de acesta din urmă. Se pretinde că în acest chip comandantul remorcherului este mai bine stăpân pe mişcările convoiului, avantaj important pentru virajele necesitate de coturile cu rază mică ale fluviilor în chestiune.

Şi pe Dunăre s'a făcut cu vreo zece ani în urmă sau mai bine o încercare cu un vas destinat să împingă convoiul lui. Este vorba de remorcherul UHU al societăţii de navigaţie Bayerischer Lloyd. Nu a dat rezultate satisfăcătoare şi a fost transformat ulterior într'un remorcher obişnuit.

După cum am spus, în timpurile noastre vasele au fost adaptate într'o măsură foarte largă nevoilor caricului. Caricul cel mai dificil îl constituie probabil pasagerul, deoarece are pretenţii şi suferă de răul de mare. Marele transatlantice moderne au ajuns la dimensiuni aşa de însemnate încât mişcările de ruliu sunt posibile numai pe timpul cel mai rău. Nu tot aşa la vasele care fac legătura între ambele maluri ale Canalului Mânecei. Nu numai că sunt mai mici, dar totodată navigă în ape cu valuri foarte scurte, cele mai primejdioase din punctul de vedere al răului de mare. In afară de aceasta publicul, care le foloseşte, este foarte numeros şi variat. Aşa dar nu trebuie să prindă mirarea pe nimeni că, prin mijloace constructive, s'a căutat în fel şi chip să se înlăture răul de mare. O vom spune chiar dela început: totul a fost în zadar.



„Castalia", vas pe care nu se suferă de răul de mare.

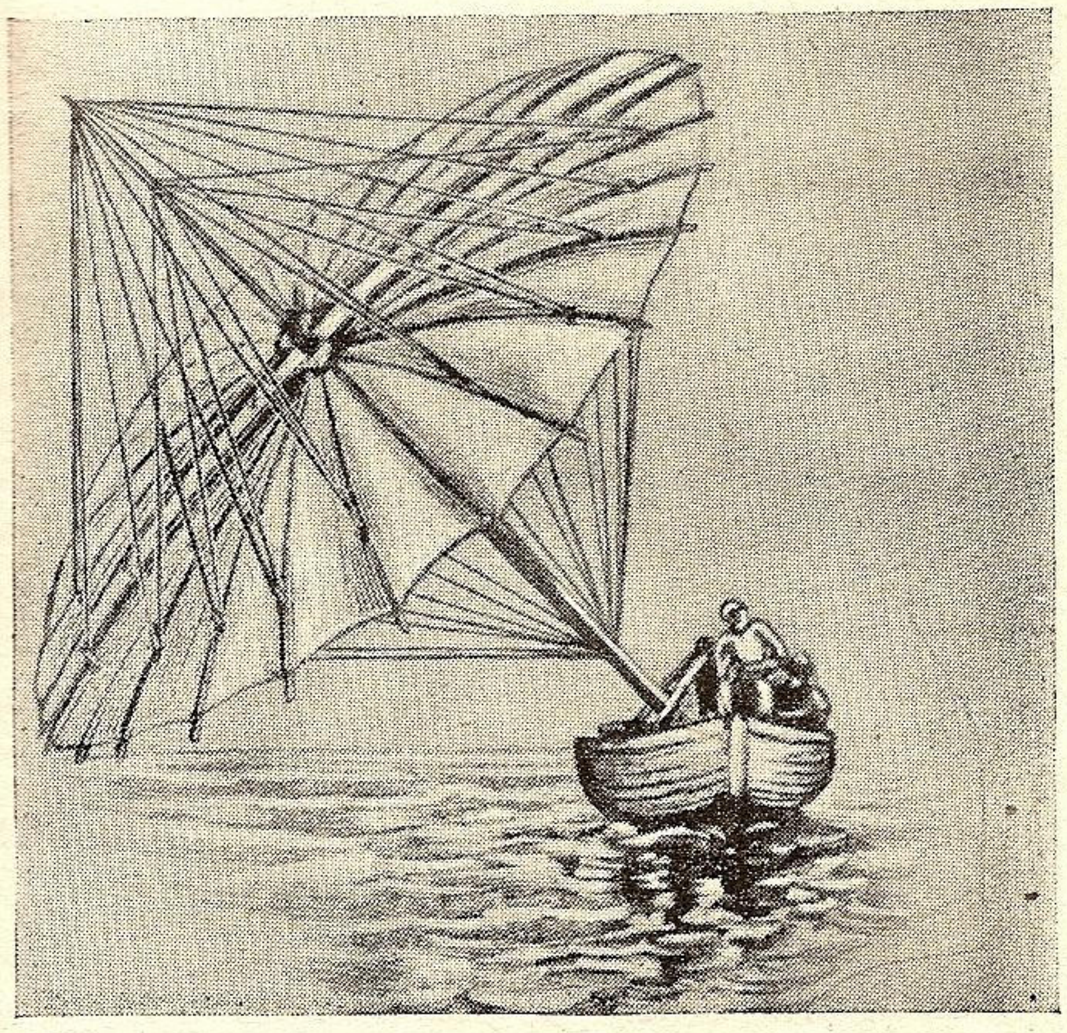
Printre inventiile de acest gen contăm vasul cu corp dublu CASTALIA. A circulat pe Canalul Mânecei dela 1875 până la 1887. Mai avea şi avantajul unui pescaj foarte redus, astfel încât putea să intre în porturile împotmolite pe atunci ale Canalului. Insă nu ţinea bine drumul, nu a ajuns niciodată să realizeze viteza proiectată şi consuma cărbuni enorm de mulţi.

O altă încercare similară este aceea din 1875 a marelui inginer Henry Bessemer cu un vas cu salon oscilant. Intregul salon, de 17 m. lungime, era montat pe pârghii duble uriaşe, fiind susţinut şi mişcat de cilindri hidraulici. Oscilarea trebuia să compenseze mişcările de ruliu, înlăturând cauza răului de mare. Ideia era ingenioasă şi îndrăsneaţă, însă nu ţinea seamă de mişcările de tangaj ale vasului. Sunt tot atât de neplăcute, dacă nu chiar mai neplăcute ca cele de ruliu şi imposibil de compensat, deoarece se nasc de pe urma ridicării şi lăsării pe valuri a vasului în întregime.

In aceeaş ordine de idei trebuie menţionat vasul articulat din 1863. Pe lângă faptul că-i era posibil să se adapteze mişcării valurilor, mai trebuia să ofere avantaje şi graţie înlocuirii părţii mijlocii, celei destinate mărfurilor, cu altă încărcată între timp în port. Este o ideie care se repetă din timp în timp dar cu sorţi de isbândă tot atât de reduse ca atunci. Este evident pentru oricine are cât de puţină ideie de construcţiile navale.

Un caric modern sunt vagoanele de cale ferată, de pasageri sau de marfă. Peste ape mai mult sau mai puţin late sunt transportate de aşa zisele „ferryboaturi" sau pe româneşte bacuri de trecere. Pe covertă acestor vase sunt fixate şine cu ecartament normal, pe care intră vagoanele urmând a fi transportate.

La cele mai multe dintre ferryboaturi trecerea vagoanelor de pe linia la uscat la linia de pe bord se face cu ajutorul unui pod de legătură mobil, adică fixat de mal cu un capăt pe când capătul celălalt se ridică şi se lasă, fiind rezemat de corpul bacului. Dacă nu este



„Ziklon Segel" din 1893

vorbă decât de vagoane de marfă se practică deasemenea încărcarea cu ajutorul unei macarale, care le ridică și le lasă direct pe coverta vasului.

In afară, de această ferryboaturile se mai deosebesc și după apele în care sunt chemate să navige. La bordul celor destinate apelor adăpostite, vagoanele stau pur și simplu descoperite pe puntea superioară. Bunele rezultate cu trecerea apelor mai înguste și adăpostite au făcut ca ferryboaturile să fie introduse din ce în ce mai mult și pe distanțe mai lungi și mai expuse. De aceea și vasele au luat treptat forma unor vase obișnuite, cu prova complect închisă, încărcarea vagoanelor făcându-se printr'o poartă largă la pupa. Un singur ferryboat german, SCHWERIN, este înzestrat cu o prova mobilă, care se ridică pentru a lăsa să treacă vagoanele, după ce se lasă în jos și închide corpul ca la un vas normal.

Ca ultimul dintre toate cariculele menționăm avioanele. Hidravioanele pot decola de pe suprafața apei însă trebuie aduse mai întâiu în stare de plutire. Cu ajutorul bigei și în vecinătatea corpului de vas din fier această operație nu este lipsită de pericol pentru structura fragilă a avionului. In consecință, s'au căutat mijloacele pentru decolarea de pe bord a avioanelor normale echipate cu roți, mai cu seamă că ele sunt mai puțin greoaie ca hidroavioanele cu flotorii lor.

Din începuturi modeste în timpul răsboiului 1914-1918 s'au desvoltat navele port-avioane de azi, ciudate din toate punctele de vedere. Evident că scopul pentru care au fost construite face imposibilă orice suprastructură pe punte, rasă dela prova la pupa. Catargele pot fi făcute telescopice. Chiar comanda și camera hărților pot fi montate pe suporturi mobile, care le îngăduie să dispară sub punte. Insă chestiunea devine mai delicată pentru coșuri și soluționarea ei urmează diferite căi.

Avem navele cu canaluri de fum duse orizontal sub punte până la gura coșului aflată cam pe la jumătatea lungimii într'un bord sau chiar la extrema pupa. Altele au coșuri laterale, ieșite pe lângă marginea punții și putând fi pivotate în jos. In fine sunt acelea care au un coș normal însă exilat într'o suprastructură astfel așezată la marginea punții încât această rămâne liberă în cea mai mare parte pentru decolarea și aterisarea avioanelor. In mod invariabil suprastructura se află în tribord, dat fiind că piloții — la fel cu toți oamenii — au mai multă facilitate să facă un viraj la stânga ca la dreapta.

Dealtfel răsboiul 1914—1918 și în deosebi campania submarină a dat naștere la multe vase ciudate. Intenția aflată la baza construcției tuturora era îngreunarea ochirei din partea comandanților de submarin, care luau catargele, liniile corpului etc. drept repere pentru aproximarea direcții și vitezei de înaintare ale victimei. Drept contramăsură au fost construite vasele cu un singur catarg așezat lângă coș și cu prova și pupa pe cât se poate de identice.

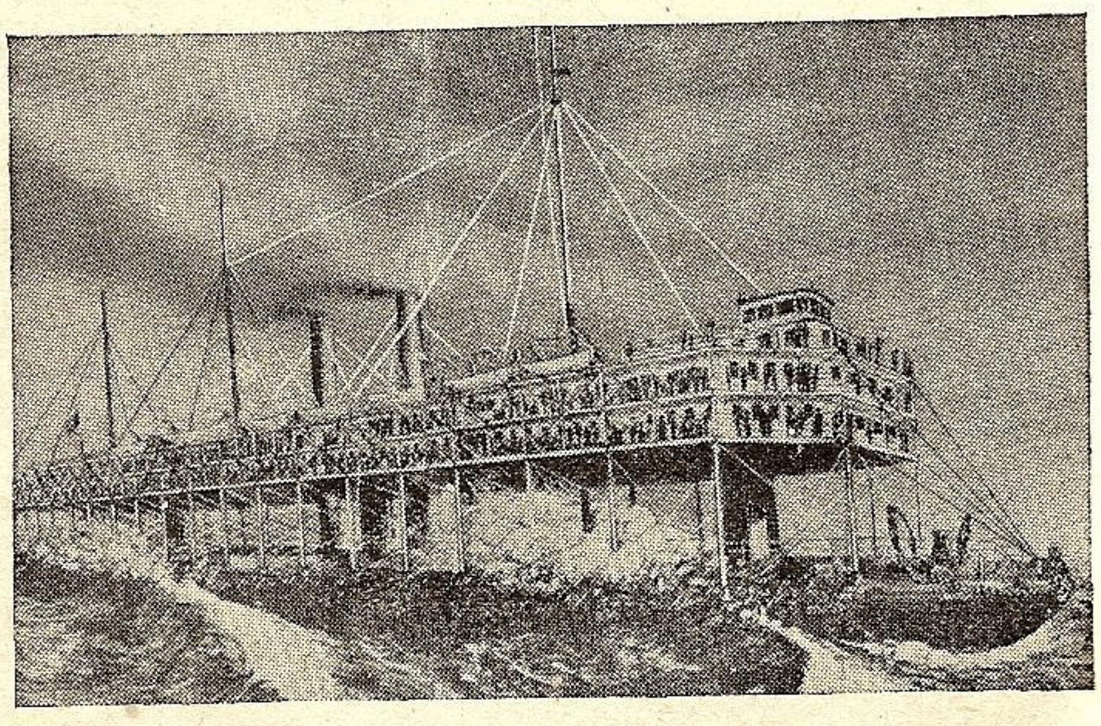
In timpul răsboiului trecut mai toate vasele, chiar cele de construcție normală, aveau ceva bizar în exteriorul lor prin faptul că erau „camuflate". Camuflajul consta în vopsirea pe corpul vasului a diferitelor figuri în mai multe colori pentru a întrerupe liniile generale ale corpului și a le face inutilizabile ca repere.

Se producea un model de lemn al vasului pe scară redusă. Acest model era tăiat deacurmezișul lui și descompus în mai multe secțiuni. După aceea secțiunile erau desaxate între ele iar imagina rezultând din privirea într'o parte a complexului desaxat era transferată prin vopsire pe corpul vasului.

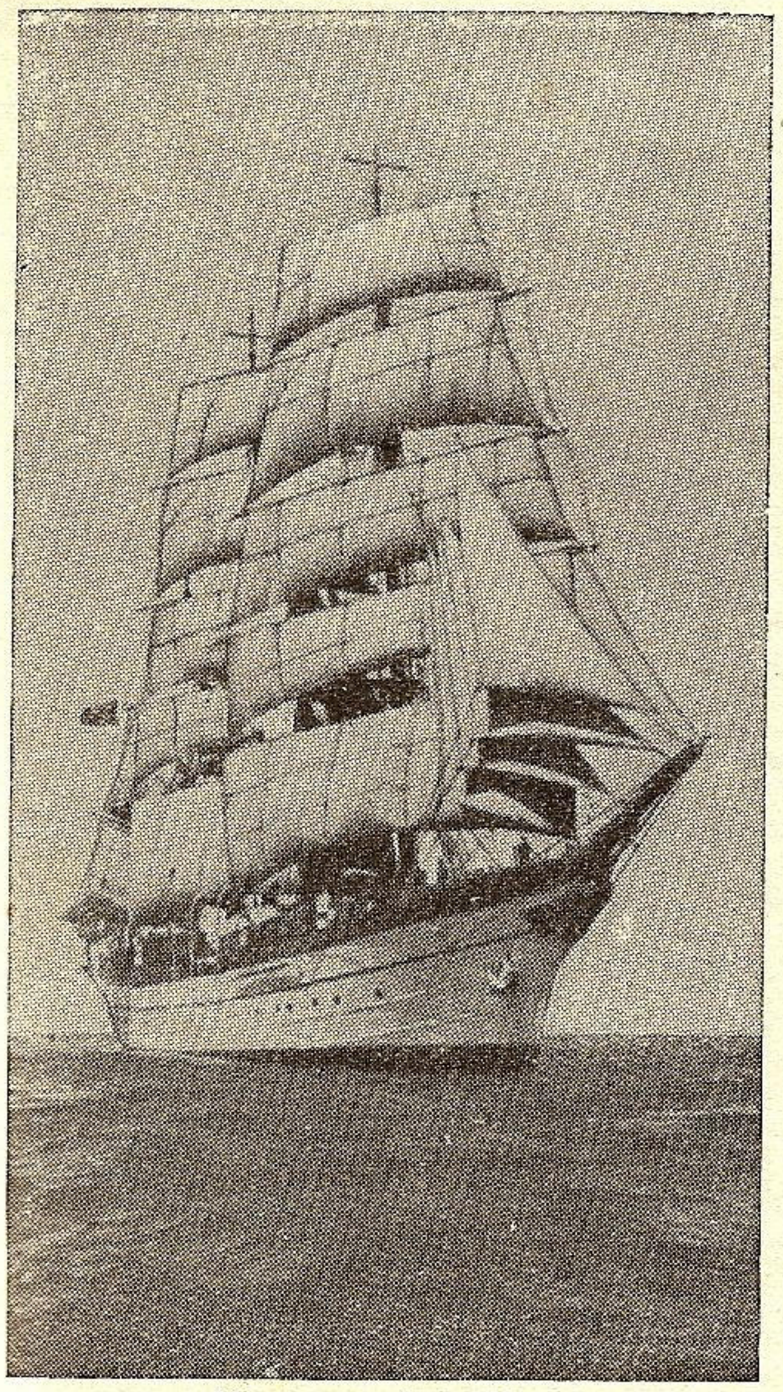
Deasemenea în actualul răsboi camuflajul este folosit într'o formă puțin modificată.

Este demn de remarcat că scopul acestui camuflaj este cu totul altul ca acela la uscat, pe care putem să-l vedem zilnic la diferite vehicule militare. Contrar obiectivelor la uscat, cele pe mare nu se proiectează pe nici un fond — case, copaci, dealuri etc. ci numai pe cer și și pe mare. In consecință tendința camuflajului la uscat este ca obiectele să se confunde cât mai mult cu fondul pe care ar putea fi proiectate. Pe mare unde nu se poate ca silueta vasului să nu se reliefe cândva pe un cer mai deschis, adică să apare neagră, orice coloare ar avea vasul — se caută a desagrega liniile de reper.

Neapărat că vasele trecute în revistă mai sus nu sunt singurii corbi albi. Mai există și vase ciudate din punctul de vedere al technicei, mult mai puțin spectaculoase ca cele despre care am vorbit în prezentul articol. Trebuie să ne rezervăm discutarea lor pentru o altă ocazie.



Un vas care nu cunoaște furia valurilor (!?).



Nava şcoală „Mircea“

Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea“ *)

(13)

„Călătoria are de scop să desăvârşească instrucţia practică a elevilor n cunoştinţele marinăreşti învăţate în şcoală şi să-i prepare în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le desvolta curajul şi a-i iniţia în dominarea evenimentelor şi în conducerea oamenilor“
Din cuvântarea Domnului Comandant al Marinei Regale, după Serviciul Divin din ziua de 3 Iulie 1939.

II. — *Staţionarea*

Ora bordului arată mai mult decât a portului şi ceasurile sunt date înapoi cu o oră. Suntem în litera regulamentului cu respectul obiceurilor.

Consulul României din localitate vine la bord însoţit de un căpitan din Marina Republicei franceze, care este trimis în complimentare de către Amiralul Comandant dela Alger. După programul fixat pentru protocol, încep vizitele.

Comandantul pleacă pentru executarea lor la 10 h 28 m.

Prima este făcută la Amiralitate. Comandantul Marinei din Alger este Domnul C'Amiral Richard, care primeşte pe Comandantul Navei Şcoală „Mircea“ cu multă afabilitate.

La Comandantul Garnizoanei se depune cartea de vizită.

Dela Garnizoană se trece — la 11 h 45 m — la Comandamentul Regiunii V-a Aeriană. Domnul General Bourguat este titularul acestui post de mare răspundere şi are pentru Comandantul Român aceiaş solicitudine ca şi Comandantul Marinei.

Cu această ultimă vizită s'a încheiat protocolul final de dimineaţă şi Comandantul Navei a venit la bord către 12h.

La 15h 30m Amiralul Comandant dela Amiralitatea Alger a întors vizita, venind la bord Şeful de Stat Major al său, cu gradul de Căpitan Comandor.

După plecarea acestui ofiţer, Comandantul navei a reluat programul vizitelor.

La 16 h a fost vizita la Guvernatorul Algerului. Primirea s'a făcut acolo de către Secretarul General.

La 16h 20m a urmat vizita la Prefectură, unde primirea s'a făcut chiar de către Prefect în persoană.

La Primărie s'a depus cartea de vizită.

Câteva minute mai apoi Comandantul era la bord pentru a primi pe cei ce urmau să întoarcă vizitele.

La 18h s'a prezentat la bord un căpitan din partea Comandantului Regiunii V-a Aeriene.

Cu aceasta s'a încheiat programul de Sâmbătă 5 August.

Luni 7 August s'au întors vizitele de către următoarele persoane:

— Colonelul, Comandantul Reg. 87 Zuavi, a venit din partea Generalului Comandant al Garnizoanei;

— Secretarul General al Guvernământului Algeria, din partea Guvernatorului Algeriei;

— Secretarul Departamentului Alger din partea Prefectului.

Dacă se poate spune că în fine aşa s'au terminat vizitele de protocol, nu se poate încheia legătura cu marinarii francezi aici.

Vechi legături de prietenie ale Domnului Amiral Richard cu ţara noastră şi amintirile răscolite din vremea când Domnia-Sa a fost la Bucureşti, completate cu cea mai sensibilă manifestare de camaraderie pentru Comandantul Navei Şcoală „Mircea“, au contribuit la atenţiuni părinteşti pentru ofiţerii şi elevii români.

Este drept că Domnul Amiral Richard a fost şi altă dată în relaţii cu ofiţerii Marinei noastre şi cu Comandantul Navei Şcoală „Mircea“, a lucrat chiar adesea pe timpul când erau împreună la Constantinopol; dar simpatia vădită ce ne-a demonstrat tot timpul cât „Mircea“ a rămas în portul Alger, isvorăşte din sufletul Domniei-Sale iubitor şi plin de admiraţie pentru România şi tot ce este românesc.

Prin „Mircea“ în portul Alger s'a verificat un ansamblu de sentimente cari au fost şi trăesc încă.

Marţi 8 August şi Miercuri 9 August elevii Şcoalei Navale şi elevii de liceu repartizaţi pe borduri au vizitat Amiralitatea. Tot timpul acestor vizite un căpitan — chiar aghiotantul Amiralului — a dat explicaţiile necesare.

După terminarea vizitei de Marţi, elevii au fost primiţi în locuinţa Domnului Amiral, de Domnia-Sa în persoană şi s'a servit o gustare cu un pahar de şampanie. Felul cum elevii au fost primiţi şi trataţi de venerabilul Amiral a întrecut orice aşteptări, fiind în tot ce e mai frumos farmec părintesc.

Grupul de Miercuri a fost şi el în casa Domnului Amiral însă gazda fiind ocupată, a fost înlocuită şi scuzată de aghiotantul personal, Cpt. Picard.

Pentru elevi, aceste fapte nu pot forma decât amintiri din cele mai frumoase şi greu de uitat.

In seara de Marţi 8 August Comandantul navei şi cinci ofiţeri au fost oaspeţii D-lui Amiral Richard şi au cinat chiar la Amiralitate.

Şi cu această ocazie entuziasmul, volubilitatea, simpatia pentru România şi pentru Români a fost fără seamăn.

Toate aceste atenţiuni ale Amiralului Comandant dela Alger au născut un ecou de mulţumiri din partea Navei Şcoală „Mircea“.

Miercuri — 9 August — la 13h s'a dat o masă la bord, în onoarea Domnului Amiral Richard, care a venit însoţit de 2 ofiţeri.

Aici s'ar putea încheia capitolul staţionării la Alger.

El trebueşte completat însă cu cele mai frumoase şi lăudabile aprecieri la adresa Consulului României din Alger, Domnul G. M. Lafarge, ale cărui bune oficii şi atenţiuni au fost din cele mai evidente.

O completare nu se poate însă cristaliza numai în fraze, când este vorba de delicateţea unor gazde şi din acest motiv recunoştinţa noastră a tuturor dela „Mircea" este fapta prin care se poate spune că încercăm să răsplătim tot ce a constituit pentru noi o primire călduroasă şi cu o părintească dragoste.

Algerul, cuib de piraţi odinioară, a fost un loc unde ne-am simţit o clipă la noi acasă.

III. — INSTRUCŢIA

I. — *In Mare.*

Etapa a cincea a călătoriei a avut trei zile de mare.

Numărul orelor de instrucţie teoretico-practică executate în acest timp a fost 12. Cele de manevrarea velelor s'au redus doar la maximum 2 ore, fiindcă în acest drum s'a navigat aproape tot timpul cu maşina.

Serviciul zilnic la bordul navei a fost pentru fiecare elev din tribord 8 ore şi pentru cei din babord 16 ore.

Rezultă dar că în drumul Gibraltar-Alger elevii au executat 24 ore teoretico-practice, 2 ore manevra velelor şi arboradă şi 8 ore sau 16 ore serviciu de cart. Acestea fac un total de 22 ore pentru tribord şi 30 ore pentru babord.

Deosebirile acestea la totalul de ore sunt numai aparente, fiindcă în realitate serviciul zilnic, executat pe borduri şi grupe de serviciu se va totaliza până la urmă cu un număr de ore egal — sau aproape egal.

II. — *In Port.*

Pe timpul celor cinci zile de staţionare în portul Alger, s'au acordat zilnic eşiri în oraş după masă, pentru bordul liber.

In fiecare dimineaţă bordul liber a executat exerciţii de bărci şi bordul de serviciu exerciţii de semnale.

Au făcut în parte excepţie dela acest program zilele de Sâmbătă 5 August — ziua sosirii — şi Duminică 6 August. In aceste două zile elevii au fost lăsaţi să îşi completeze caietele de calcule şi schiţe şi jurnalele de bord.

In linii generale cele cinci zile dela Alger au fost foarte folositoare pentru un mai bun antrenament la rame. Fiecare elev a fost băgat în barcă cel puţin 3 ore. In paralel s'au executat şi exerciţii de acostări cu barca cu motor şi cu şalupa.

Conţinutul conferinţei a fost dedicat Gibraltarului.

S'au arătat prin presupuneri şi date istorice cam când au fost primele treceri din Mediterana în Atlantic şi invers.

Cum dese ori în conferinţă s'a întrebuinţat numele de „Coloanele lui Hercule", s'a simţit nevoia de a se pomeni de legenda mitologică a Grecilor, care atribue lui Hercule sfărâmarea muntelui ce îndiguia unirea oceanului infinit cu marea largă.

Această faptă a semizeului grec era trecută ca a zecea minune a lui şi a fost realizată după omorârea lui Geryon şi luarea boilor roşii ai acestuia.

S'a mai amintit de expediţia trimisă de Nechao, regele Egiptului, la 600 a. Chr. pentru a înconjura Africa pela Nord, mergând dela Est la Vest. Cum această expediţie se spune că a ajuns în Mediterana, s'a tras concluzia că aceasta ar fi prima trecere a unui grup de nave prin strâmtoarea Gibraltarului.

După 600 a. Chr. s'a trecut la anul 500 a. Chr. şi s'a pomenit cu un mai mare lux de amănunte „Periplul lui Hanou".

După ce apoi s'a arătat importanţa Gibraltarului, s'a vorbit de primele stăpâniri ale Englezilor aci.

Anul 1704 s'a citat ca aducătorul unei mari cuceriri în folosul Angliei şi purtător de mari pagube pentru Franţa şi Spania.

Atunci au pus marinarii englezi piciorul pentru prima dată, pe stânca dominată şi înfiptă ca un cui în drumul navigatorilor ce vor să iasă în ocean sau să intre în mare.

Conducătorul lor era Amiralul Rooke.

In ideea de a se arăta cât bine a făcut Rooke Angliei şi cât rău Spaniei şi Franţei, s'a citat fraza lui Mahan:

„Anglia trebue să mulţumească pentru cheile Mediteranei, numai curajului de răspundere şi discernământului corect al Amiralului Rooke".

IV. — CONCLUZII

Monotonă şi fără noimă, această a cincea etapă din călătoria Navei Şcoală „Mircea" se încheie cu un bilanţ care nu satisface spiritul în care se obişnuiră să trăiască şi să lucreze: marele stat major, micul stat major şi echipajul navei.

Fără vânt, cu timp mohorât mai toată vremea şi sub o căldură apăsătoare, drumul dela Gibraltar la Alger a fost aşa de puţin cu nava sub vele, încât procentul se apropie de zero.

Toată lungimea etapei este de 446 mile. Din acestea 23 mile au fost parcurse cu pânze. Deci deabia 5% s'a mers cu pânze. Ca timp s'au făcut 63 ore şi 30 minute.

Cu pânze au fost doar 6 ore şi 18 minute; adică un procent de 10%.

Viteza de drum medie a fost 7 noduri.

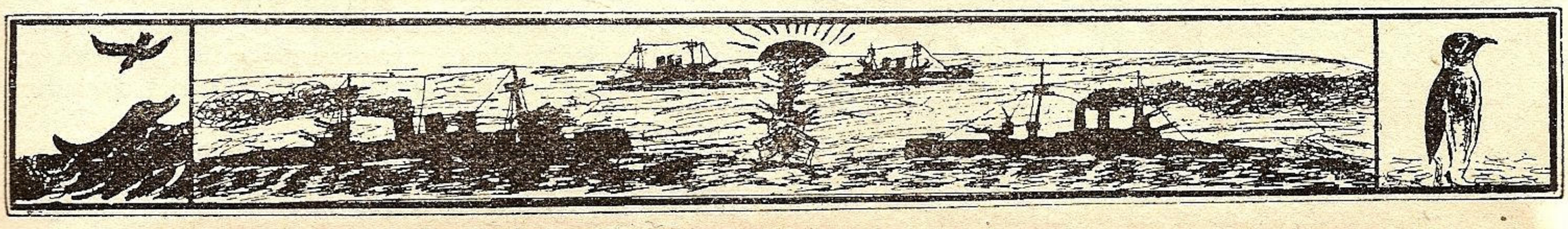
Din punct de vedere al instrucţiei, programul a fost mai puţin întrerupt. Sub umbra velelor este însă mai multă atenţie şi mai mult suflu de entuziasm.

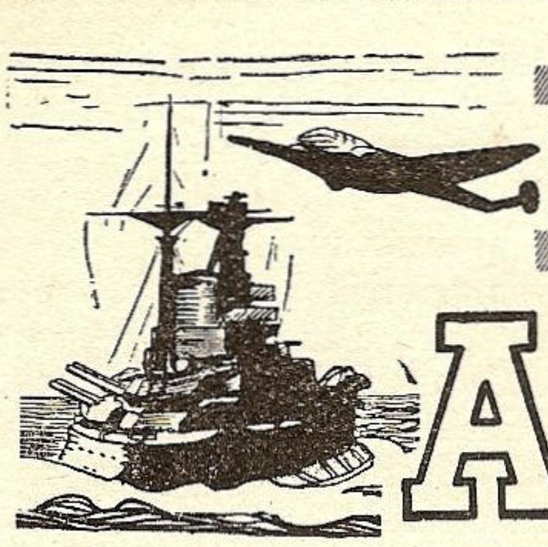
Procentul crescând al milelor parcurse cu vele a scăzut brusc dela 42% şi 36%.

Incheem deci drumul aci la Alger cu un total de 2949 mile, parcurse în 180 ore şi 34 minute.

Căldura coastei africane ne va aduce multe necazuri; să sperăm însă că un vânt dinspre minunatele golfuri, băi, coturi şi cotuleţe ale Europei ne va ajuta să ne menţinem la un procent cu care „Mircea" şi-a încheiat drumul lui către Vestul Mediteranei.

Comandantul Navei Şcoală „Mircea"
(ss) Comandor AUGUST ROMAN





RĂSBOIUL AERO-NAVAL

Dela un număr la altul:
1 AUGUST—30 SEPTEMBRIE

SUBMARINELE

Activitatea submarinelor ameninţă din ce în ce mai serios traficul Atlanticului. La convoiuri mai rare dar mai mari şi mai puternic escortate, germanii au răspuns cu atacuri de flotile de submarine, cari urmăresc convoiurile zile întregi.

La 3 August, un submarin englez la suprafaţă, a fost surprins pe ceaţă şi spintecat de un torpilor italian.

La 16 August un submarin englez a încercat să torpileze un torpilor italian. Acesta a evitat torpilele şi trecând la atac cu grenadele, a reuşit să scufunde submarinul.

La 23 August submarinele şi vedetele germane au risipit în oceanul Atlantic un mare convoi, distrugând 25 vase cu un tonaj de 148.000 tone, după câteva zile de urmărire şi atac. Au mai fost scufundate 3 vase de război din escortă. Numai 8 vase au scăpat, refugiindu-se în apele portugheze.

In Mediterana au fost scufundate 4 submarine britanice, de către forţele navale italiene.

La 12 Septembrie, în Atlanticul de Nord, un convoi de 40 vase, puternic escortat, a fost atacat şi urmărit de submarinele germane. Rezultatul a fost scufundarea a 28 vapoare de 164.000 tone.

Intr'o singură săptămână, englezii au pierdut 292.000 tone.

La 22 Septembrie, unităţi speciale italiene, au reuşit să pătrundă în rada dela Gibraltar, scufundând 3 vapoare petroliere şi avariind grav un vapor încărcat cu muniţii.

La 21 Septembrie au mai fost scufundate 13 vase cu un tonaj de 85.000 tone, dintr'un convoi ce naviga în Atlantic.

La 25 Septembrie, pe coasta de West a Africei, au fost scufundate 11 vapoare, din 12 ale unui convoi, cu un tonaj de 75.000 tone.

La 28 Septembrie au fost scufundate 12 vapoare, dintr'un convoi plecat din Gibraltar spre Anglia.

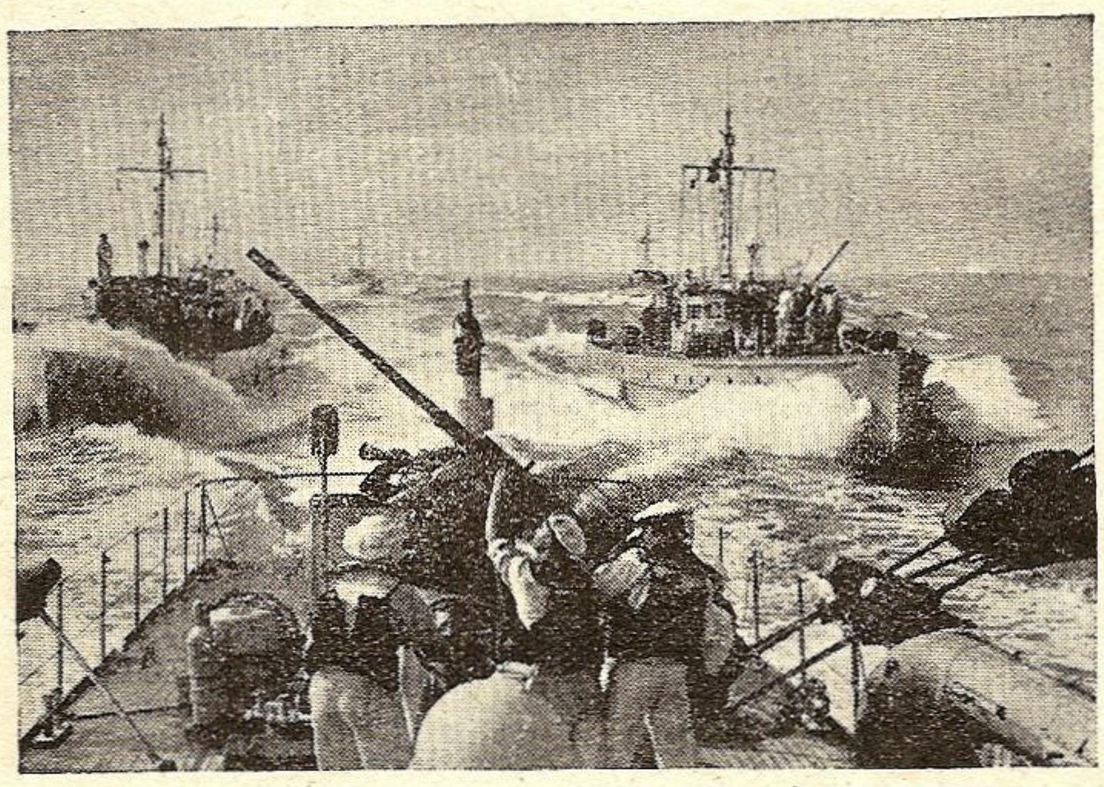
Totalul pierderilor engleze, în cursul lunei Iulie, se ridică la 579 avioane, un crucişetor, 6 distrugătoare, 3 submarine, 4 nave auxiliare scufundate, 5 crucişetoare grele, 2 crucişetoare atinse. Marina comercială a pierdut 459.988 tone.

In August au fost scufundate 537.200 tone engleze, de aviaţia şi submarinele germane, în afară de cele cari au lovit minele.

In cursul celor doi ani, marina de război a scufundat 9.562.700 tone, iar aviaţia 3.559.583 tone, adică un total de 13.083.283 tone. In acest număr nu intră cele avariate sau capturate.

In cursul lunei Septembrie, tonajul scufundat s'a ridicat la 683.000 tone, — iar dela începutul războiului aproape 14 milioane de tone.

Rezultatele sunt deci destul de impunătoare.



O escadrilă de vedete torpiloare.

AVIAŢIA

De activitatea aviaţiei am putea să nu mai vorbim, fiindcă, dacă acţiunile pur navale sunt sporadice, cele aviatice sunt zilnice şi pretutindeni, pe mare şi pe uscat.

Aviaţia germană şi-a vărsat focul asupra centrelor din Anglia, din Africa, cu ţinte mai preferate Alexandria şi Suez ; pe frontul de răsărit, dela Marea Albă la Marea Neagră, pregătind, colaborînd şi urmărind acţiunile armatei de uscat, Kronstadtul, Odessa, Moscova şi liniile de comunicaţie, au cunoscut această prodigioasă şi eficace activitate.

Cea italiană nu a lăsat în pace Malta şi Tobrukul, în afară de acţiuni contra navelor.

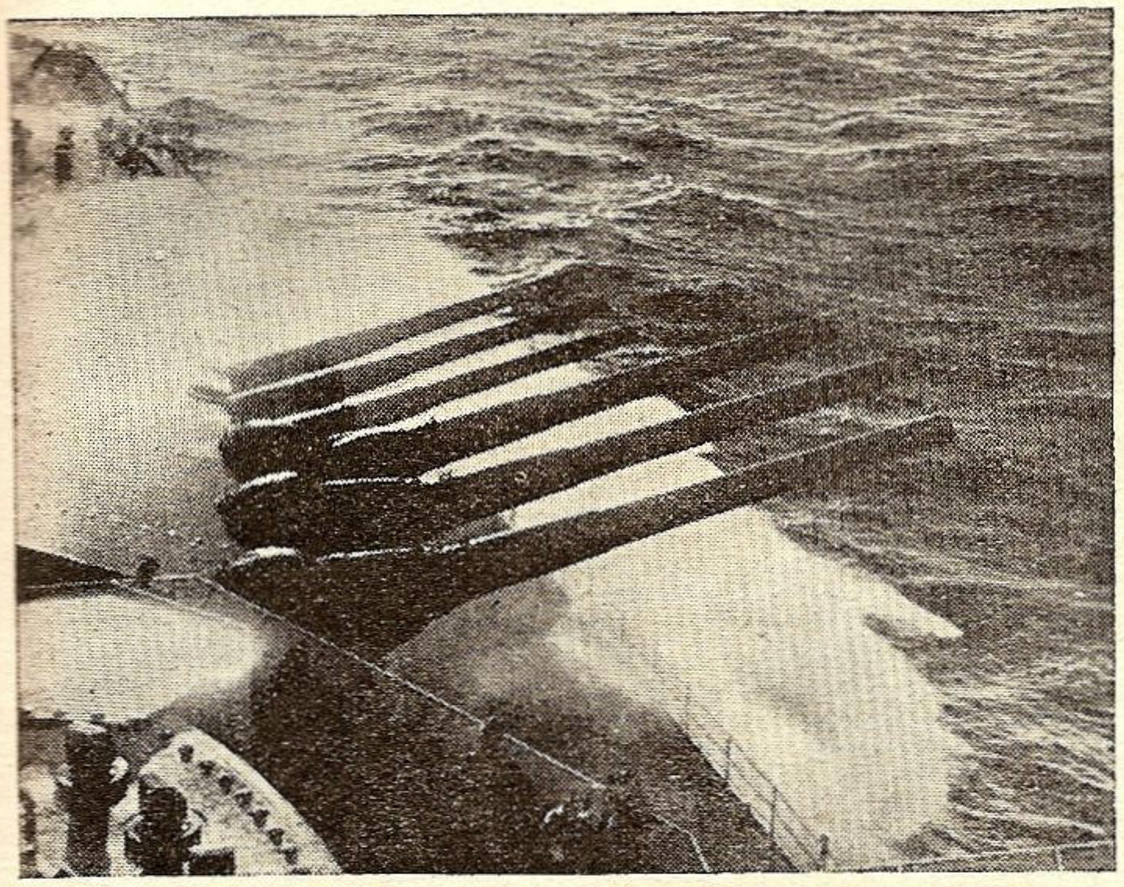
Cea engleză a făcut incursiuni asupra coastelor norvegiene, a Siciliei şi a Germaniei de Nord-West.

DIN LARG

Vasele de război italiene cari se găseau în Marea Roşie, după ocuparea Somaliei Italiene, au reuşit să se strecoare prin golful Aden, să străbată oceanul Indian şi să ajungă în extremul orient. Un singur vas cu motor a fost scufundat.

La 8 Septembrie nava-şcoală germană „Bremsee", care făcea serviciul de aprovizionare spre Norvegia, a fost surprinsă de un crucişetor şi două distrugătoare britanice. După o aprigă luptă, a fost torpilată şi scufundată.

La 7 August o formaţie navală britanică a fost atacată de avioane italiene, cari au scufundat prin torpilare două distrugătoare.



Tunurile unei turele de pe un cuirasat în acţiune.

O mare bătălie aero-navală s'a dat în Mediterana, la 27 Septembrie, în următoarele împrejurări :

O formaţiune navală britanică plecase din Gibraltar, compusă dintr'un convoi escortat de către un vas port-avion, un cuirasat, un număr neprecis de crucişetoare şi vreo 10 contratorpiloare.

Imediat ce formaţiunea aceasta navală a fost semnalată de avioanele italiene de recunoaştere, avioane-torpiloare au plecat din bazele din Sardinia, atacând convoiul. Un crucişetor uşor, atins de două torpile s'a scufundat de îndată, un alt crucişetor uşor a fost atins de o torpilă, apoi o mare unitate a fost şi ea atinsă de o torpilă ; un crucişetor de 10.000 tone, atins de o torpilă, s'a aplecat într'o parte şi s'a depărtat de formaţiune.

Indată după aceea un alt avion a atins acelaş crucişetor, care s'a scufundat.

Un al doilea val de avioane, compus din două grupuri, au continuat atacul, obţinând următoarele rezultate :

Un cuirasat atins la pravă de către o torpilă, un crucişetor lovit în centru de o torpilă şi un al treilea crucişetor atins.

Cel de al treilea val de avioane a atins un crucişetor de 10.000 tone, care s'a scufundat, lovit cu 2 torpile.

In cursul serii o altă formaţie plecată din bazele Siciliei, a atacat unităţile ce mai rămăseseră şi a atins în mod sigur, fiecare cu câte o torpilă, un crucişetor greu şi un contratorpilor.

In rezumat, au fost scufundate, în mod sigur, două crucişetoare grele şi unul uşor, iar atinse, mai mult sau mai puţin grav, cu torpile, un cuirasat şi o altă mare unitate de tip neprecizat ; apoi şase unităţi de un tonaj mai mic şi un contratorpilor.

In timp ce lupta se desfăşura, ciocniri înverşunate au avut loc între avioanele inamice şi avioanele italiene, fiind doborîte în flăcări şase avioane britanice, iar opt din avioanele italiene nu s'au mai întors la bazele lor.

Au căzut în fruntea formaţiunilor lor colonelul comandant al regimentului aerian şi trei şefi de escadrilă.

In timpul acestei mari bătălii, care a durat dela orele 13 până la orele 22, aviatorii italieni, întrecându-se în măreaţa lor îndrăsneală şi arătând un superb dispreţ de pericol, s'au năpustit cu toată forţa ucigătoare a explosivelor lor, în mod sălbatec, hotărîţi să lovească vasele inamice.

Din vasele de comerţ cari formau convoiul, unul a fost torpilat de către unităţile uşoare ale marinei italiene, în Canalul Siciliei, un altul a fost atins şi scufundat în largul coastelor algeriene, de către unităţile marinei italiene, iar altele două, cu un total de 23.000 tone, au fost scufundate între Sardinia şi Tunisia, de către avioanele torpiloare.

DIPLOMATICE

In oceanul Atlantic distrugătorul american „Greer", în drum spre Islanda, a fost atacat la 4 Septembrie de un submarin necunoscut. Nici o torpilă nu a atins ţinta. Distrugătorul a reacţionat cu grenade. După versiunea germană, submarinul ar fi fost atacat. Cazul a produs mare vâlvă în America.

La 9 Septembrie a fost scufundat vaporul american „Steel Seafarer" de 5.719 tone. E al doilea vapor după „Robin Moor" scufundat la 21 Mai.

Ca urmare, preşedintele Roosevelt, în cuvântarea rostită la radio la 12 Septembrie, a anunţat că a dat ordin ca vapoarele germane şi italiene nu vor mai putea naviga în apele americane de cât pe propriul lor risc.

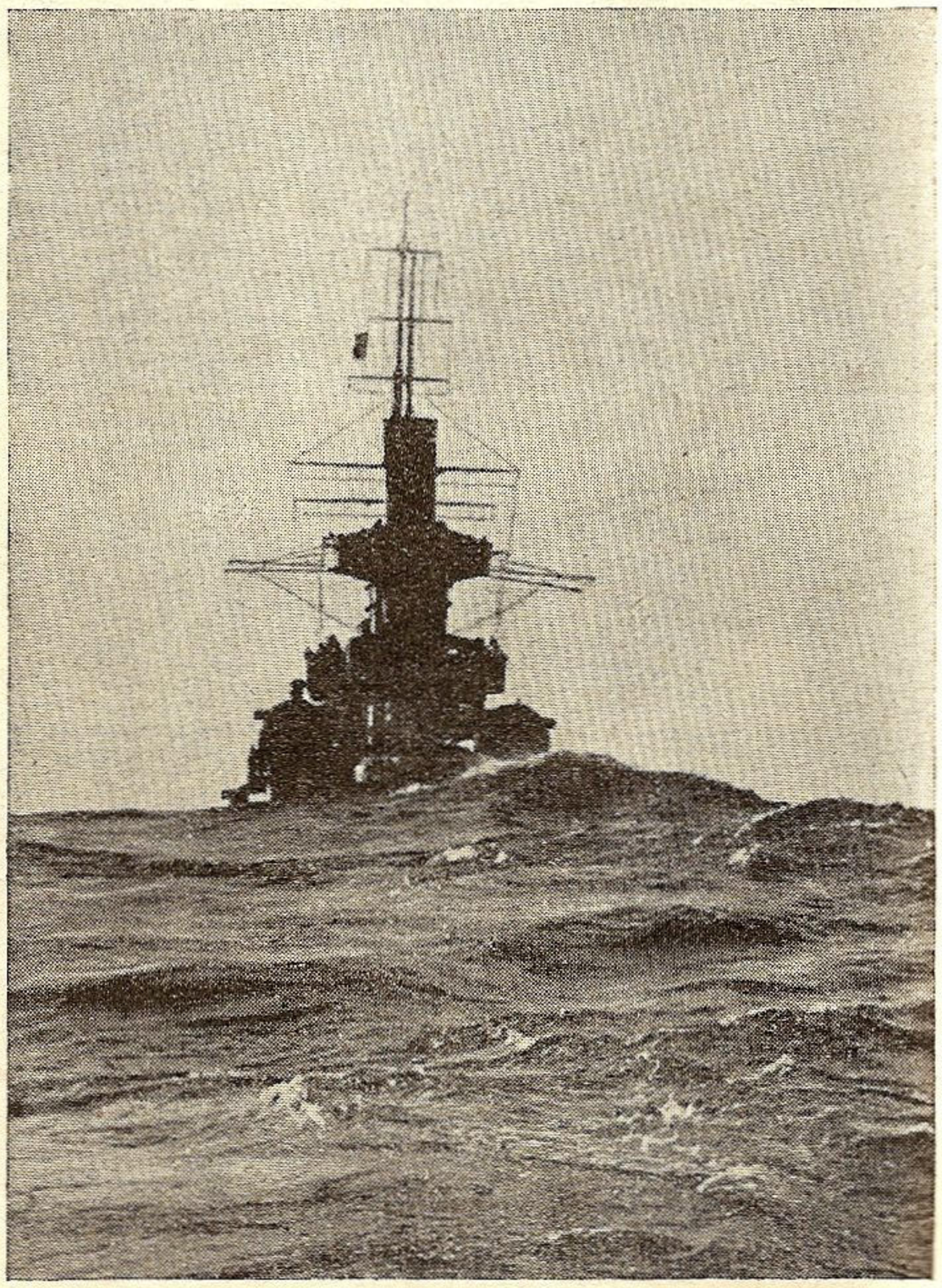
La 15 Septembrie s'a luat hotărârea ca toate convoiurile dinspre America să fie escortate de navele de război ale U. S. A. cu ordinul de a trage contra oricărui submarin.

* * *

In largul coastelor canadiene pe bordul lui „Potomac", yachtul prezidenţial, a avut loc o întâlnire între d-nul Roosevelt, preşedintele U. S. A. şi d. Churchill, premierul britanic.

* * *

Un pact de asistenţă reciprocă s'a încheiat între An-



Cuirasatul stăpâneşte marea, pe ori ce fel de vreme.

glia, Statele-Unite, Rusia Sovietică şi guvernul din Ciung-King.

* * *

Anglia şi Sovietele au garantat integritatea Turciei. Aceasta însă, în dorinţa de a-şi păstra neutralitatea, nu a acceptat garanţiile (15 August).

Relaţiile ruso-bulgare.

La 12 Septembrie sovietele au trimis la Sofia o notă de protest împotriva unor pretinse colaborări a Bulgariei cu puterile Axei, ameninţând cu înăsprirea relaţiilor.

Bulgaria a răspuns că niciodată n'a fost baza de atac a puterilor Axei, protestând contra atacurilor aeriene şi lansării de paraşutişti sovietici.

I R A N

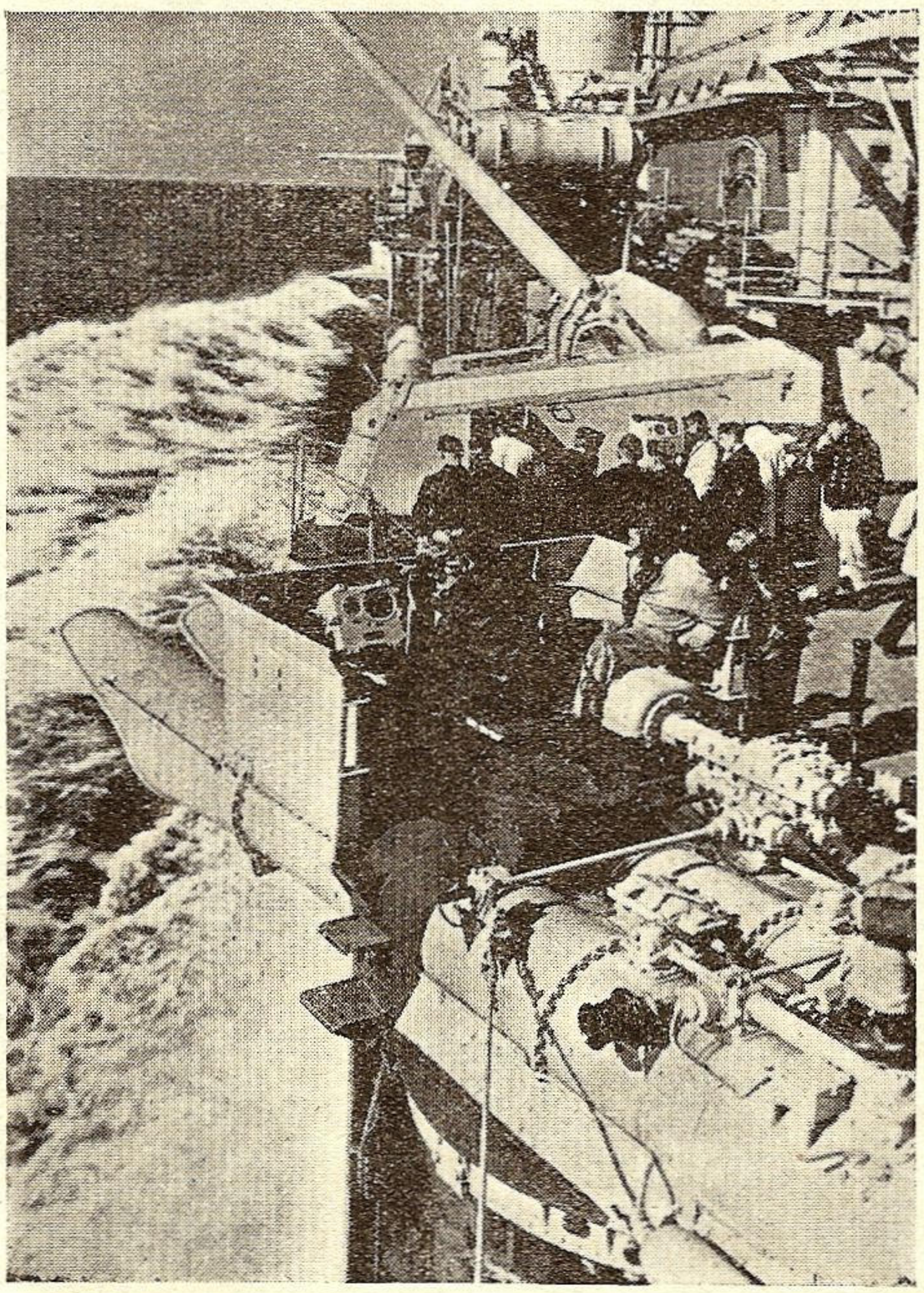
După cucerirea Irakului şi Siriei, Anglia a pus ochii pe paşnicul Iran, Persia de altă dată.

Iranul este pentru Imperiul Britanic de două ori important :

1. O stavilă puternică în cazul când înaintarea trupelor germane ar trece de Caucaz şi ar ameninţa atât Egiptul cât şi Indiile.

2. O legătură mai apropiată şi mai sigură cu Sovietele. Drumul prin Siberia e prea lung, iar cel prin Marea Albă iarna este întrerupt din cauza gheţurilor.

Pretextul a fost găsit, ca şi pentru Siria : prezenţa celor 700 de germani în Iran, — în care număr intră femeile şi copii, — ar constitui un fel de coloana V-a.



Pe bordul unui distrugător cu tuburile de torpile gata de tras.

De aci un protest-ultimatum, cerându-se isgonirea germanilor din Iran.

La 18 August, englezii încep concentrarea de trupe la frontieră, iar la 25, trupe engleze şi sovietice au pătruns în Iran, prin trei puncte. Aviaţia engleză a bombardat mai multe oraşe. Forţele navale sovietice au atacat localităţile de pe ţărmul Caspicei, iar cele engleze pe cele din golful Persiei.

Armata iraniană, cu un efectiv de 17 divizii infanterie, 6 divizii cuirasate, 25 de jandarmi, cu un total de 200.000 oameni, opune rezistenţă, deşi nu are mari şanse. In adevăr, la 28 Iunie urmează o schimbare de guvern. Noul cabinet spre a evita o vărsare de sânge inutilă, a ordonat încetarea ostilităţilor. Amiralul comandant al flotei iraniene a căzut la datorie.

Trupele engleze înaintează spre Teheran.

La 16 Septembrie şahul a abdicat, în favoarea fiului său. Soarta Iranului a fost pecetluită : cu toate bogăţiile a căzut în mâinile anglo-sovietelor.

CRUCIADA CONTRA BOLŞEVISMULUI

Continuăm urmărirea zi cu zi a mersului operaţiunilor în războiul sfânt contra bolşevismului :

1 VIII : Luptele continuă cu succes. Moscova din nou bombardată. Pe Nipru au fost scufundate două vase bolşevice.

2 VIII : La 250 km. sud-est de Kiew a început o mare bătălie de nimicire. La Est de Smolensk cleştele se tot strânge. Aviaţia a bombardat Moscova şi nodurile de cale ferată de pe Volga şi din Ukraina.

3 VIII : La west de lacul Peipus au căzut încă 10.000 prizonieri şi numeroase care blindate. Moscova din nou bombardată.

4 VIII : Grosul forţelor sovietice încercuite la Smolensk a fost nimicit. Moscova din nou bombardată. Canalul Stalin, dintre Baltica şi Marea Albă, grav avariat.

5 VIII : Moscova bombardată. La Nikolaew au fost scufundate 20.000 tone de nave. Totalul pierderilor bolşevice se ridică la : 895.000 prizonieri, 13.145 care blindate, 10.389 tunuri, 9084 avioane, 3.000.000 morţi.

6 VIII : Inaintarea în Ukraina continuă.

7 VIII : Marea bătălie dela Smolensk, care a durat două săptămâni, s'a încheiat cu încercuirea şi nimicirea forţelor bolşevice.

8 VIII : In Ukraina, au fost nimicite forţele inamice încercuite la Sud-West de Uman. In Estonia s'a ocupat Wesenberg, pătrunzându-se în golful Finic. Portul Oceakov violent bombardat de aviaţie.

9 VIII : Operaţiunile îşi urmează cursul. Moscova din nou bombardată. Navigaţia pe Nipru întreruptă.

In bătălia dela Uman au fost distruse 25 divizii, capturându-se 317 tancuri, 858 tunuri, 5250 camioane, 12 tunuri şi bogat material. La Sud de Pripet s'a ocupat Korosten.

10 VIII : In Sudul Ukrainei urmărirea inamicului continuă. Moscova din nou bombardată.

11 VIII. Intre Odesa şi Oceakov au fost scufundate 6 vapoare sovietice cu un tonaj de 18.800, iar la Oceakov încă trei.

Avantgardele germane au ajuns la Wjasma, la jumătatea drumului între Smolensk şi Moscova. Trupele motorizate italiene luptă cot la cot cu cele germane.

Urmărirea în Sudul Ukrainei a continuat cu succes, în unele puncte atingându-se litoralul Mării Negre.

12 VIII : In Sudul Ukrainei inamicul, urmărit energic, se retrage spre Marea Neagră. Două distrugătoare sovietice au fost grav avariate în regiunea Crimeei.

Harta operaţiunilor pe frontul de Răsărit cu mişcările trupelor aliate până la 30 Septembrie.

13 VIII : Trupele noastre urmăritoare au ajuns la mare între Odesa și gura Bugului. La Nikolaew și Odesa au fost grav avariate 5 vapoare de transport.

In Finlanda a fost distrus un crucișetor sovietic.

14 VIII : Odesa a fost încercuită de trupele române, iar Nikolaew de cele germano-ungare.

Inaintând pe cursul Niprului, centrul minier Kriwoi-Rog a fost cucerit.

15 VIII : Operațiunile de înaintare și încercuire continuă. Aviația germană bombardează spatele frontului.

16 VIII : Operațiunile continuă cu succes, încercuirea Odesei se strânge, aviația germană și română fiind la înălțime. Cinci submarine au fost scufundate.

17 VIII : Portul Nikolaew, care e în acelș timp și o importantă bază-navală, a căzut. In șantierele lui s'au găsit nave în construcție, printre care un cuirasat de 35.000 tone, un crucișetor de 10.000 tone și 2 submarine. Odesa este ținută sub focul bombardării aeriene.

18 VIII : Urmărirea continuă în Ukraina. La Sud-Est de Smolensk, trupe sovietice au fost încercuite și nimicite.

La Nord, Estonia e pe cale de a fi curățită, un stăvilar de pe canalul Stalin a fost nimicit.

19 VIII : Toată porțiunea dela West de Nipru e în mâinile trupelor aliate. La Uman s'au făcut 60.000 prizonieri, iar 84 tankuri, 530 tunuri și bogat material a fost capturat.

La Odesa, bombardamentul aerian a distrus 9 vapoare de transport și trei vase de război, între cari un crucișetor.

Intre Kiew și Korosten au fost făcuți 17.750 prizonieri, 142 care blindate și 123 tunuri au fost capturate.

20 VIII : Lupta din jurul Gomel-ului s'a încheiat cu nimicirea a 17 divizii de infanterie, una motorizată, 2 blindate și 5 ale cavaleriei sovietice. S'au făcut 78.000 de prizonieri, iar 144 care de luptă, 700 tunuri și 2 trenuri blindate au fost capturate.

Curățirea Ukrainei de Sud continuă. *Generalii români P. Dumitrescu, Racoviță și Avramescu, au fost distinși cu „Crucea de Fier".*

21 VIII : Portul Cherson a fost ocupat. Nowgorod, Kingisof și Narwa au fost ocupate.

Aviația a bombardat trupele din Sudul Ukrainei, între Odesa și Oceakov, iar în Marea Neagră a fost scufundat un vapor de comerț și avariate alte trei.

Odesa a fost greu bombardată.

22 VIII : Niprul cucerit complet ; la Est de Gomel urmărirea continuă ; la Nord succese zilnice. Odesa violent bombardată, un cargobot de 6.000 tone și un pasager de 15.000 tone, scufundate.

23 VIII : D. General I. Antonescu a fost ridicat la rangul de mareșal, pentru „servicii aduse Patriei pe câmpul de bătae în conducerea războiului nostru pentru desrobirea hotarelor de răsărit" și decorat cu ordinul „Mihai Viteazul" cl. I.

23 VIII : Odesa este complet încercuită de trupele noastre.

Pe restul frontului înaintarea continuă.

24 VIII : In Ukraina trupele germane au cucerit capul de pod dela Cerkasy. La N. V. de Kiew urmărirea inamicului continuă. La Sud de lacul Ilmen forțele sovietice au fost respinse.

In Estonia se înaintează spre Reval, iar finlandezii spre Vilpuri.

25 VIII. Operațiunile continuă cu succes.

In Baltica și golful finic au fost scufundate numeroase vase de transport, puitoare de mine și vedete.

26 VIII : Operațiunile continuă metodic și cu succes. Un monitor și două remorchere au fost scufundate pe Nipru. La Odesa aceiași soartă a avut un mare transport de 8.000 tone.

La Sud de lacul Ilmen a fost cucerit orașul Luga, făcându-se 23.000 prizonieri și capturându-se 3—4 care blindate, 46 tunuri.

Orașul Dnjepropetrowsk a fost cucerit.

27 VIII : Lupta dintre Smolensk și lacul Ilmen, care a durat mai multe zile, s'a încheiat cu distrugerea armatei a 22-a sovietică. S'a făcut 30.000 prizonieri și s'au capturat 400 tunuri.

In golful Finlandei au fost scufundate 4 vase de transport și avariat un contratorpilor și 3 torpiloare.

Minele au făcut și ele numeroase victime.

Orașul Berislow dela gurile Niprului a fost cucerit.

28 VIII : Operațiunile continuă cu succes.

29 VIII : Aviația noastră, flotila 1 și 3 vânătoare, precum și gruparea 2-a A. C. A. a fost citată pentru că a doborît într'o singură zi 30 de avioane sovietice.

Ducele Mussolini a vizitat timp de patru zile, împreună cu Fuehrerul Hitler, frontul răsăritean.

Porturile Reval și Balticport au fost cucerite. Crucișetorul „Kirow" de 8.000 tone, cu 9 tunuri de 180 mm., 19 tunuri de 102, 4 de 37, 12 tuburi lans-torpile și catapulte pentru avioane a fost scos din luptă.

La Reval au mai fost scufundate 69 vapoare de transport, un distrugător și alte 8 vase auxiliare.

Linia ferată Moscova-Petersburg a fost depășită spre răsărit.

30 VIII : Cu prilejul ocupării portului Reval au fost scufundate două contratorpiloare, nouă vase culegătoare de mine sovietice, iar alte două distrugătoare avariate.

Aviația a distrus un crucișetor, două distrugătoare, avariind alte trei și un crucișetor auxiliar. Flota de transport a suferit de asemenea mari pierderi, prin scufundarea a 21 vapoare de 48.000 tone și avarierea a 8 vapoare, cari s'au lovit de mine ; avioanele au distrus alte 22 vapoare cu un tonaj de 74.000 tone și au avariat 39 vapoare. .

31 VIII : In sectorul de Nord aviația a scufundat trei canoniere, o vedetă, un remorcher și un transport. Localitatea Vilpuri a căzut în mâinile trupelor germane.

La centru au mai fost capturați 2,178 prizonieri. O încercare sovietică de trecere a Niprului a fost respinsă.

1 IX : Pe Nipru, dela 26 August, armata germană a distrus la Nord de Kiew, 26 monitoare și canoniere sovietice.

La centru se pregătește o nouă încercuire.

2 IX : Operațunile continuă cu succes. Avația germană a bombardat comunicațiile din sectorul Charkow și Sud-Estul Moscovei.

In Marea Neagră aviația germană a scufundat un submarin sovietic.

Trupele române au cucerit uzina principală de distribuție a apei în Odesa.

3 IX : Numărul vaselor scufundate în golful finic se ridică la o sută..

Operațiunile pe restul frontului sunt încununate de succes. *Aviația română a nimicit până la sfârșitul lui August 433 avioane sovietice.*

Trupele române, după lupte titanice, au pătruns în cartierele industriale ale Odesei.

4 IX : Se citează pe armată flotila 2 vânătoare I. A. R. care a doborît 58 avioane și bateria antiaeriană Căp. Popescu Aurel — sublocotenet Balmez Aurel care a doborît 21 avioane.

Operațiunile continuă cu succes.

5 IX : Operațiunile continuă cu succes. Petersburgul încercuit cu totul.

6 IX : Operațiunile continuă cu succes. Odesa atacată cu înverșunare de aviația germană-română. Instalațiile din port au avut de suferit, iar 4 vapoare au fost scufundate.

7 IX : Operațiunile continuă cu succes. Odesa din nou bombardată. La centru a fost trecut fluviul Desna.

8 IX : Diviziile germane trecând fluviul Neva, au încercuit complet Petersburgul, izolându-l de restul Rusiei. Odesa din nou bombardată. A fost scufundat un vapor de 6.000 tone și avariate alte două.

9 IX : Insula Spitzberg a fost ocupată de forțe britanice. Petrogradul crunt bombardat.

In regiunea Rosloob au fost făcuți peste 3.000 prizonieri, capturându-se 80 de care de luptă și 158 tunuri.

La limanul Niprului a fost scufundată o vedetă sovietică.

La Odesa trupele noastre au cucerit primele linii de fortificații.

10 IX : Operațiunile continuă cu succes. Flota sovietică din Baltica, compusă din 2 cuirasate în serviciu și 3 în construcție, 6 crucișetoare, 30 distrugătoare, 100 submarine, 50 puitoare și culegătoare de mine, numeroase vedete, înghesuită la Kronstadt, nu mai are nici o salvare. Se pregătește o mare bătălie de încercuire.

11 IX : Operațiunile progresează satisfăcător, cu tot timpul nefavorabil. Odesa din nou bombardată. Bolșevicii au început evacuarea Crimeei.

12 IX : Operațiunile ofensive continuă metodic cu succes.

13 IX : Puternice formațiuni germane au străpuns frontul fortificat dela Petersburg.

Generalul von *Schobert*, a căzut la datorie în cruciada germano-română contra bolșevismului. Eroul fusese distins cu ordinul „Mihai Viteazul".

14 IX : Intreg frontul e în mișcare, înaintând la Est de Petersburg și linia Smolensk—Kiew. In Marea Neagră a fost scufundat un cargobot, iar pe Nipru două monitoare.

15 IX : Prin ordinele de zi No. 7 și 8 au fost citate pe armată :

Regimentul 24 artilerie pentru deosebită bravură, sfărămânând prin focul tunurilor și lupte corp la corp o încercare disperată a inamicului.

Armata III-a care s'a acoperit de glorie pe câmpurile de luptă ale Bucovinei, Basarabiei, Transnistriei și Ukrainei. Prin lupte de zi și de noapte a străbătut peste 1.500 km. și au înfipt tricolorul pe malurile Nistrului. Fapta lor cinstește națiunea.

Marile operațiuni de atac progresează.

La răsărit de Odesa au fost scufundate două vapoare.

La Petersburg bolșevicii au început aruncarea în aer a clădirilor publice.

Orașul Krementschug de pe malul răsăritean al Niprului a fost cucerit. Trecerea acestui fluviu și pe la Sud a creat o bază strategică de mare valoare.

Kiewul a fost complet încercuit.

16 IX : La Sud de lacul Ilmen au fost înfrânte 3 armate sovietice. Nouă divizii au fost nimicite, iar alte nouă au suferit pierderi sângeroase. Au căzut 53.000 prizonieri, 320 care blindate, 695 tunuri și bogat material de război.

Trupele din regiunea Kiew violent bombardate de aviația germană. De asemenea calea ferată ce deservește Crimeea.

17 IX : Operațiunile evoluiază pentru o încercuire de mare amploare.

18 IX : O grea încercare pentru oștirea noastră : generalul Al. Ioanițiu, șeful marelui Stat major, a căzut la datorie.

Batalionul 17 de marină a fost citat pe armată pentru :

In luptele pentru recucerirea Basarabiei, Batalionul 17 Infanterie Marină s'a distins în mod deosebit, în acțiunile dintre 21 Iunie și 23 Iulie 1941, întrucât :

— s'a menținut în sectorul Periprava timp de 30 zile, într'un teren cu totul nefavorabil și a respins numeroase încercări inamice de a ocupa acest punct important;

— a organizat și executat 4 incursiuni peste Brațul Chilia, cu care ocazie a luat prizonieri ;

— a distrus printr'un foc bine condus : 6 vedete, 1 șlep și 1 remorcher și a produs avarii la 2 monitoare inamice;

— a trecut Dunărea la 21 Iulie și înaintând în marș forțat a fost prima unitate română care a intrat în Tatar Bunar, în noaptea de 22 spre 23 Iulie 1941.

Pentru bravura, destoinicia și avântul de care au dat dovadă Comandantul, ofițerii și trupa Batalionului 17 Infanterie Marină, îi citez ca exemplu pe întreaga Armată.

Comandant de căpetenie,
Mareșal (ss) **I. ANTONESCU**

In Ucraina operațiunile ofensive la Răsărit de Nipru continuă.

Odesa din nou bombardată.

La Petersburg au fost cucerite 119 forturi. Nu mai puțin de 1.200 avioane.

19 IX : Operațiunile desfășurate, au avut ca rezultat cucerirea orașelor Kiew și Poltava, printr'o încercuire dinspre Nord și Sud, împinsă până la 200 km. de Nipru. Patru armate sovietice sunt în curs de nimicire.

Odesa violent bombardată. In larg au fost scufundate un crucișetor și trei vase de transport.

20 IX : In largul Constanței au fost doborâte mai multe avioane sovietice.

Vaporul bulgar „Rodina" s'a scufundat lovind o mină.

Nimicirea trupelor încercuite la Est de Kiew continuă.

21 IX : Nimicirea continuă. S'au capturat 150.000 prizonieri, 151 care blindate, 602 tunuri și mult material.

La Nord a fost cucerită insula Oesel.

Trupele germane au ajuns la mare de Azov. In Marea Neagră au fost scufundate, un vas de patrulare, o canonieră și 3 vapoare de comerț.

22 IX : Aviația germană a scufundat în Marea Neagră un crucișetor, 2 contratorpiloare, un vas de apărare antiaeriană și nou vapoare de comerț cu un tonaj de 25.000 tone. Alte 2 vase de război și 2 de comerț au fost incendiate.

La Kronstadt, unde s'a refugiat flota din Leningrad, au fost lovite din plin cuirasatul „Oktjabraskaia Revolution", un crucișetor și altele mai mici.

Nimicirea celor 30 de divizii încercuite continuă.

23 IX : Incercuirea se strânge. Numărul prizonierilor s'a ridicat la 380.000, al carelor capturate la 570 şi al tunurilor la 2.100.

In Marea Neagră, aviaţia a lovit un crucişetor şi un distrugător, scufundându-le ; alt crucişetor şi mai multe distrugătoare au fost avariate.

24 IX : Kronstadtul, Leningradul şi Moscova violent bombardate.

Cuirasatul „Marat" scufundat.

25 IX : Nimicirea continuă.

26 IX : Idem. Numărul prizonierilor s'a ridicat la 665.000, al tancurilor la 884 şi al tunurilor la 3.718, iar 66 avioane au fost doborâte într'o singură zi.

Finlandezii au atins Marea Albă.

28 IX : Kronstadtul, Moscova şi regiunea Charkow-Volga violent bombardate.

Peninsula dela sud de Oceakow a fost cucerită.

29 IX : La Nord de Dnjepropetrowsk, au fost învăluite şi nimicite 3 divizii sovietice. Aviaţia a bombardat regiunea Donetului.

La Kronstadt alt crucişetor a fost lovit.

30 IX : Liniile ferate din jurul Charkow-ului nimicite. Se pregăteşte o nouă încercuire.

Bilanţul acestui interval se închee deci :

La Nord trupele finlandeze au ajuns la Marea Albă, tăind definitiv comunicaţia dintre Murmansk şi Rusia. Trupele finlandeze-germane au curăţat Ladoga, au încercuit strâns Leningradul şi au nimicit aproape cu totul flota sovietică din Baltica, refugiată la Kronstadt.

La centru, trupele germane au trecut la Est de linia ferată Leningrad-Moscova, pregătind o nouă uriaşe încercuire.

La Sud-Est, o mişcare de învăluire dincolo de Nipru, au distrus peste 30 de divizii şi au adus căderea oraşelor Kiew, Poltava şi a celei mai bogate regiuni, atât din punct de vedere agricol, cât şi industrial. Numărul prizonierilor a trecut de 650.000.

La Sud înaintarea dealungul coastei Mării de Azov continuă, ameninţând Rostow-ul şi comunicaţia cu Caucazul. Istmul Crimeei cucerit.

La Odesa presiunea continuă şi dacă ar fi fost tăiată legătura pe mare, ea ar fi căzut de mult. Pentru aceasta însă marina noastră ar fi trebui să fie „la înălţimea nevoilor ţării şi a iscusinţei marinarilor noştri".

CRONICAR

Subscriţi cu toţii la Imprumutul Reîntregirei

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU
MAI PUŢINE CHELTUELI

Marina noastră în războiul Reîntregirii

(Reportaje de pe front)

Bilanţ de ziua marinei.

Ziua de 15 August, ziua Sfintei Maria, ocrotitoarea Marinei Regale Române, o sărbătorim anul acesta, în stare de război.

Meritate sunt toate laudele ce se aduc astăzi glorioasei marine române, care se luptă vitejeşte, pe frontul Mării Negre, cu colosul naval sovietic.

Iar cel mai frumos între aceste omagii festive este, fără îndoială, omagiul ce şi-l aduce ea însăşi, prin faptele ei de arme, săvârşite dela începutul războiului.

Iată-le :

I. — La 26 Iunie 1941, marina noastră de război a scufundat în Marea Neagră crucişetorul sovietic „Moscova" şi a avariat grav, scoţând din luptă, crucişătorul sovietic „Harcov".

Dela primul contact cu inamicul două victorii.

II. — La 9 Iulie 1941, marina noastră de război a scufundat în Marea Neagră, două submarine bolşevice.

Al doilea contact cu inamicul, — alte două victorii.

III. — La 22 Iulie 1941, postul Radio-Moscova a anunţat, pierdute în Marea Neagră, cinci submarine sovietice. Două dintre ele fiind cele scufundate prin luptă la 9 Iulie de marina noastră de război, celalte trei submarine au pierit în barajele de mine făcute de marina noastră de război în Marea Neagră.

Alte trei victorii ale marinei noastre.

Aşa dar, în şapte săptămâni de război, colosul naval sovietic în luptă cu Marina Regală Română, a pierdut în Marea Neagră, şapte importante unităţi navale.

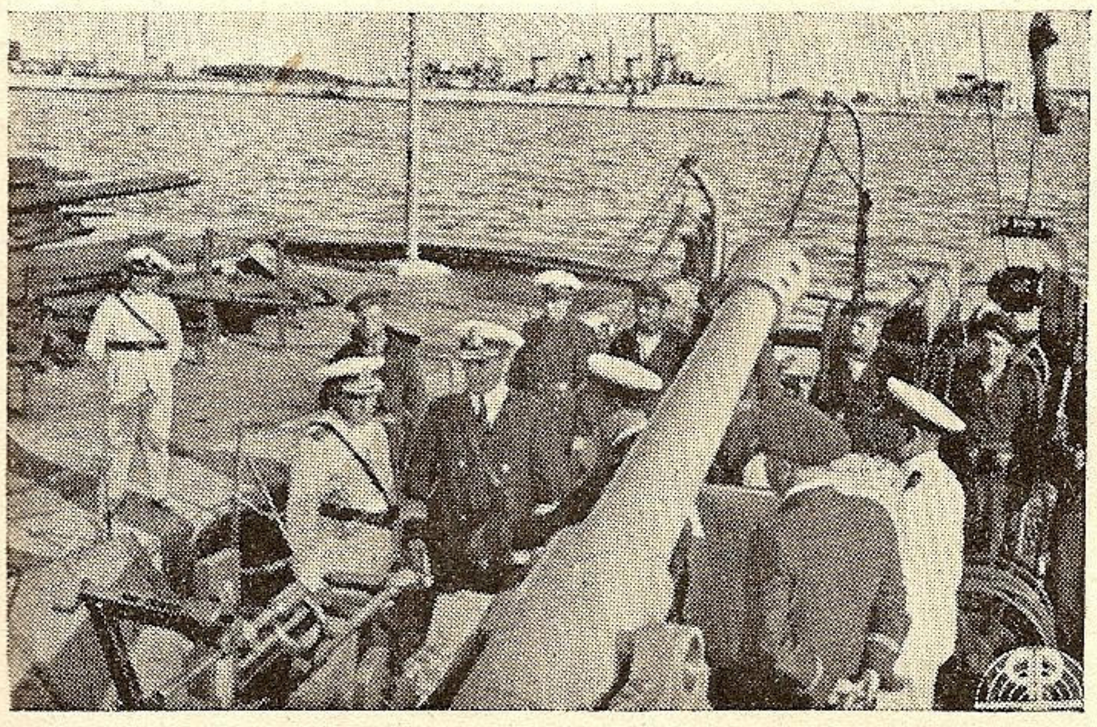
In acest timp, escadra noastră din Marea Neagră *n'a suferit nicio pierdere.*

De ziua ei, Marina Regală Română se prezintă în faţa comandanţilor, sprijinitorilor şi admiratorilor ei, — triumfătoare, intactă şi gata de noi victorii.

Serg. C. CRISTOBALD
Reporter de război pentru Divizia de Mare
(Ordinea)

Eroismul navelor spital ale marinei regale

Dacă vitejii noştri soldaţi — din armata de uscat, din aviaţie şi marină, au repurtat o strălucită biruinţă, pe câmpiile Basarabiei



Inspecţia d-lui C'Amiral N. Păiş pe una din navele noastre.

D. Mareşal Antonescu, Conducătorul Statului, pe una din navele de război.

şi Ucrainei, în vârful baionetelor lor şi dacă aceşti nemuritori eroi ai Patriei şi-au vărsat sângele pentru gloria neamului, pe altarul reîntregirei ţării în hotarele ei etnice şi istorice ;

Dacă ei au semănat moartea în rândurile bolşevicilor şi dacă unii din ei şi-au găsit o moarte eroică în cruciada-anti-comunistă, iar alţii au căzut răniţi de urgia de foc, deslănţuită de duşman, atunci, pe urmele lor, în preajma lor, şi alături de ei s'au aflat întotdeauna camarazii din arma sanitară, care, cu un devotament şi o abnegaţie fără pereche, au smuls din ghiarele morţii mii şi mii de ostaşi în care existenţa terestră mai bătea încă din aripi şi în care flacăra vieţii mai fâlfâia încă, ostenită, dar dornică de a fi alimentată la timp de suflu regenerator al existenţei.

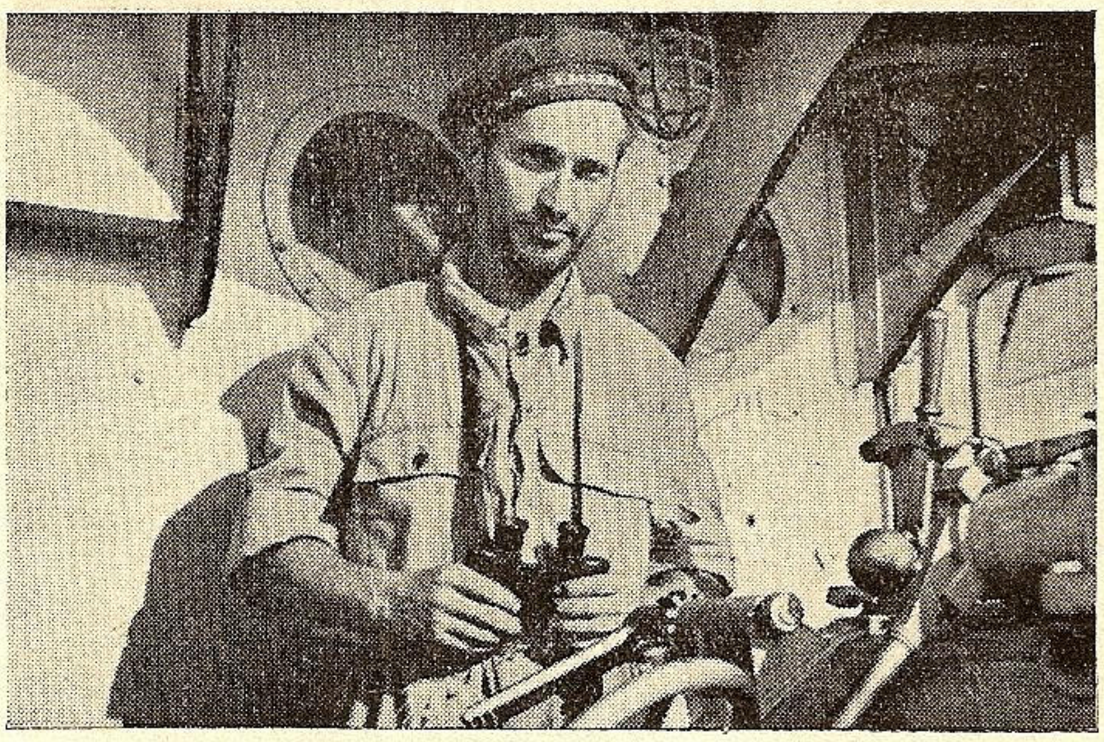
Pe frontul de uscat atât ostaşul din prima linie, cât şi mai ales sanitarul brancardier, care cu primejduirea vieţii sale smulge atâtea mii de prăzi din ghiarele morţii, sunt tot la fel de viteji.

La marină — jertfa şi primejdia planează ca un nor însângerat atât asupra navelor de război cât şi asupra navelor spital, căci, atât unele cât şi altele navighează împreună, luptă împreună şi învinq împreună — sudate în biruinţă ca şi în moarte, pe panglica de argint a Dunării sau pe întinsul azuriu al mării.

Astfel în luptele sângeroase dela Tulcea unde monitoarele şi bateriile noastre, au deslănţuit un uragan de foc asupra aviaţiei roşii, nava noastră spital „Principele Mihai", sub un bombardament infernal al aviaţiei sovietice, a luptat eroic şi a învins.

A luptat, pentrucă în grindina de bombe şi în iadul de explozii ale acestora, nava spital „Principele Mihai" nu s'a clintit nici o clipă dela postul său, nici o fărâmă nu a fost mutată dela cheu şi nici un medic sau sanitar nu s'au abătut măcar o secundă dela datorie.

Sub acel bombardament de proporţii uriaşe, în sala de operaţii



De vehge pe un torpilor în patrulare.

a navei, medicii au stat neclintiţi la postul lor de onoare cu bisturiul în mână, făcând laparatomii şi operaţii pe organele vitale şi redând astfel vieţii atâţi ostaşi — care vor intra din nou în făgaşul activităţii, pe frontul de luptă sau pe frontul intern şi care dacă nu ar fi fost atât de perfect şi continuu îngrijiţi sub focul inamic, ar fi fost pierduţi pentru ţară.

Marina posedă navele spital „Principele Mihai" şi „Principele Carol"; amândouă aceste nave sunt organizate şi dotate cu cele mai moderne aparate medicale, cu secţii de chirurgie, de radiologie, de dentistică şi cu laborator de bacteriologie.

Domnul colonel Răduţescu Virgil, medicul şef al marinei, cu o energie de fier, cu o competenţă medicală neegalată, şi cu un spirit organizator desăvârşit, a amenajat navele spital, încât să corespundă celor mai moderne cerinţe.

Asistenţa medicală a navelor noastre spital s'a resimţit în toate porturile pe unde au staţionat şi în toate luptele la care a luat parte în mod pasiv, dar eroic şi salutar.

Ele au îngrijit, operat şi salvat de la moarte sute de răniţi. Iată câteva cifre edificatoare:

La 4 August nava spital „Principele Mihai", avea 98 de internaţi şi a executat după indicaţiunile radiologice 171 de operaţiuni reuşite dintre care mai multe amputări şi laparatomii salvând dela moarte atât ostaşi cât şi locuitori din populaţia civilă, sub groaznicul bombardament dela Tulcea şi Sulina care a durat nopţi întregi.

Marina Regală trebue să se simtă mândră şi să privească viitorul sub cele mai strălucite prevederi că are în fruntea sa, pe domnul Amiral Adj. N. Păiş, ministrul ei, care a deschis marinei noastre căile largi ale evoluţiei şi desvoltărei materiale şi morale, spre binele Patriei — scumpă tuturor.

Lt. comandor VERBICEANU MARIUS
Corespondent de război P. P. al Marinei

Delfinul face ravagii în apele Odesei.

A fost dat ca Ziua Marinei din anul acesta de război, să fie în acelaş timp o zi neuitată de glorie militară pentru arma noastră albastră.

Aflat pe frontul românesc, cunoscutul ziarist italian Luigi Armelani povesteşte înălţătorul episod pe care-l reproducem mai jos şi al cărui erou a fost submarinul nostru „Delfinul" fabricat în uzinele italiene, fapt care dă victoriei lui o valoare simbolică pentru cordiala camaraderie româno-italiană de astăzi.

Marina de războ română, scrie d. Armelani, se îmbogăţise în ultimii ani cu submarinul „Delfinul", care trebuia să fie primul dintr'o întreagă serie de vase destinate apărării litoralului românesc al Mării Negre.

In fiecare an, la 15 August, ziua Sfintei Maria, patroana marinei române, se putea vedea această frumoasă unitate ieşită din şantierele italiene dela Carnaro, navigând în fruntea şirului de nave de războiu româneşti ce erau trecute în revistă de Suveran.

Chiar în ziua de Sf. Maria a anului acestuia, Delfinul primeşte ordin de plecare, de data asta pentru a se posta la pândă în apele Odesei. Era vorba de a împiedeca cu orice preţ ajungerea de întăriri în acest port, pe calea mării. Submarinul, comandat de unul din cei mai tineri şi mai destoinici ofiţeri ai marinei româneşti, plecă imediat spre apele Odesei, unde apariţia lui imediat descoperită de avioanele duşmane, făcu să înceteze complectamente traficul până atunci foarte intens, în timp ce hidroavioanele de vânătoare începură tentativele — toate zadarnice — de a-l lovi cu bombe sau cu tunurile.

Zi de zi, neobosit şi atent ,cu riscul de a se vedea la orice moment lovit şi scufundat ,ieşind la suprafaţă noaptea pentru a-şi încărca acumulatorii şi a da posibilitate echipajului să respire, Delfinul îşi îndeplini cu eroism misiunea.

Atacul unui convoi sovietic

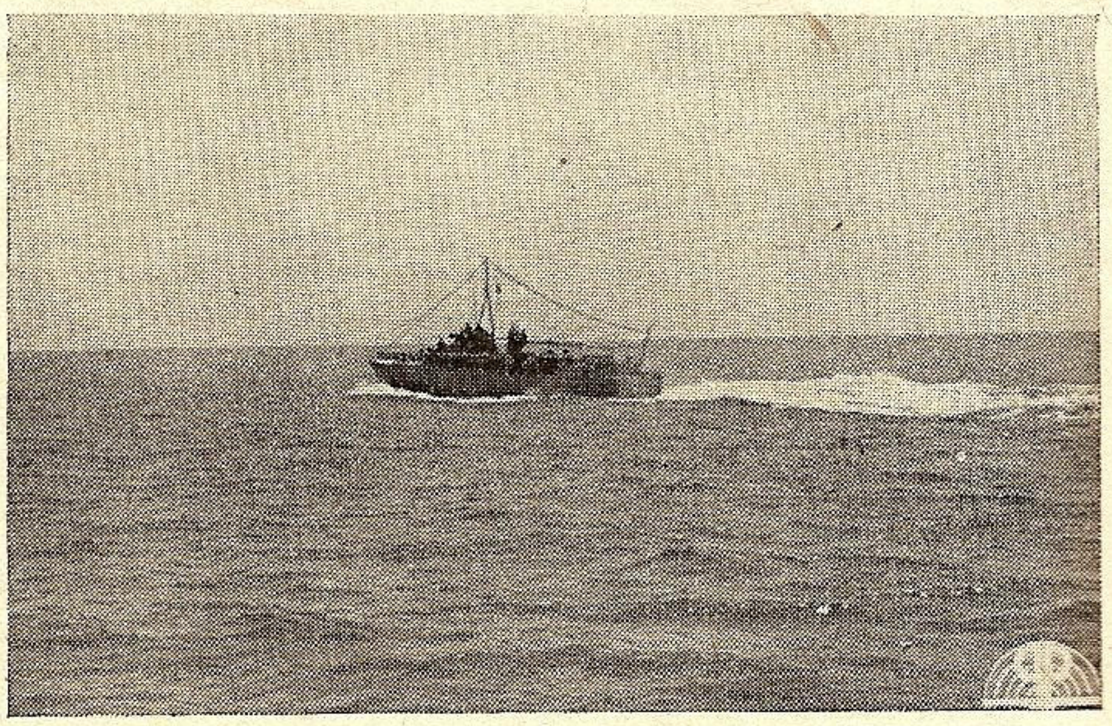
Ia ziua de 22 August, cu toată vigilenţa inamicului, totuş un convoi sovietic provenind din apele Caucazului trebui neapărat să se îndrepte spre apele periculoase ale celui mai mare port sovietic dela Marea Neagră.

La primele raze ale dimineţii, Delfinul care naviga încetişor la suprafaţă observă la orizont fumul convoiului bolşevic, Comandantul luă imediat măsurile necesare şi submarinul se îndreptă direct spre convoi, manevrând în aşa fel ca să vie în flancul acestuia. Totuş urma produsă de periscopul submersibilului, pe care comandantul îl ridica din când în când la suprafaţa apei, fu observată de avioanele de însoţire inamice, care se îndreptară în toată viteza spre locul unde era submarinul, acoperindu-l sub o ploaie deasă de bombe. In acest timp convoiul îşi mărea viteza încercând prin mers în zig-zag să se apropie treptat de port.

Comandantul submarinului, după ce aşteaptă imobil timp de trei ore la o adâncime de peste 80 de metri, cu toată ploaia violentă de bombe ce cădea deasupra, reîncepu manevra, îndreptându-se spre intrarea portului. Ajuns aci, luă prudent poziţia de lansare a torpilelor, după ce un scurt tur de orizont cu periscopul îi arătă la o distanţă de circa o milă două vase mari apropiindu-se în linie. „Delfinul" manevră rapid, punându-se în flancul celor două nave şi curând după aceea o smucitură scurtă marcă lansarea primei torpile. O clipă numai, şi două imense coloane de fum şi apă răbufniră ca ridicate din adâncul mării. Unul din vase, lovit mortal, se apleacă spre babord, în timp ce celălalt făcu calea întoarsă, încercând disperat să fugă.

Cu toată intervenţia avioanelor de vânătoare din escortă, „Delfinul" manevră cu abilitate, luă din nou distanţa de lansare şi în curând alte două dâre se îndreptau spre vasul inamic. Din nou, o coloană enormă de fum şi de apă se ridică în sus şi vasul serios atins se apleacă într'o parte, în timp ce flacări înalte acopereau bordul ridicându-se spre cer.

Vânătoarea inamică se repezi violent asupra „Delfinului" şi bombardamentul ei ţinu mult timp. Submarinul aşteptă în fund, ini-



O vedetă în patrulare.

mile marinarilor bătură tare timp de zece ore, în vreme ce bombele sovietice răscoleau fundurile pentru a-l nimeri

După ce furtuna de foc se liniști, submarinul își reluă drumul spre casă. Zece ore, ploaia de bombe de mare calibru îl sguduise din toate încheieturile, fără însă să-l poată atinge sau avaria.

Reveniți în patrie, marinarii „Delfinului" se odihnesc câteva ore pentru a pleca a doua zi din nou pe drumul isprăvilor eroice.

(Ordinea)

Monitoarele în luptă.

de Lt. NICOLAE STEGARU
din Marina Regală

Este de admirat spiritul multiplu și rodnic al poporului român, care, în nici o sută de ani, a știut să clădească aproape din temelii un Stat român puternic, zidind în sufletul națiunei idealuri înalte și permanente. Trebue să-l admirăm în acelaș timp cum, pe lângă atâtea altele, a isbutit să închege o tradiție marinărească, deși legătura pământului românesc cu apa se rupsese, oarecum, încă de pe vremea lui Ștefan cel Mare.

E adevărat, se rupsese legătura Românului cu șeicele, caicele și pânzarele, dar legătura lui sufletească, sentimentală, cu apa n'a murit nici o clipă, a fost vie, chiar în vremurile cele mai de răstriște. Numai așa se înțelege cum a putut poezia populară să cânte Dunărea în versuri neasemuite :

Dunăre, Dunăre,
Drum fără pulbere,
Drum fără făgaș...
Apă curgătoare,

Poporul nostru de țărani a redevenit astfel, în scurtă vreme, și un popor de marinari. Și, de aceea, apărarea țării dealungul graniței de apă pe care o formează Dunărea, dela Marea Neagră până departe în Banat, pe distanță de peste o mie de kilometri, a fost încredințată „monitoarelor".

Aceste mici „cuirasate" de fluviu, mândria marinei noastre, și-au îndeplinit cu prisosință datoria în campaniile din 1913 și 1916. Astăzi, iarăși sunt prezente la luptă, cu aceeași îndârjire tăcută și neclintită, cu aceeiași voință de a învinge... Marinarul nu este numai un om curtenitor. Părăsind uscatul, fie și numai pentru câteva ceasuri, sufletul lui se împletește, se confundă cu sufletul navei, din care soarbe mândria, forța, calmul. El, mai mult ca oricine, poate spune din acea clipă, parafrazând celebrele cuvinte ale istoriei românești, că „s' îmbrăcat" în „cămașa morții", adică spiritul de sacrificiu se transfigurează în bucuria sacrificiului.

Un marinar de fluviu „de apă dulce", este construit din aluatul omului de munte : știe să învingă succesiv piedicele ce i se opun, până când, din sforțările acestea continui și anonime, răsare ziua mare a izbânzii.

Spre deosebire de navele de mare, care în câteva minute pot angaja lupta cu navele inamice, dobândind astfel un succes imediat, vizibil și răsunător, al cărui ecou colindă țara și lumea întreagă, angajând și posteritatea, monitorul — vas de fluviu — n'are aproape niciodată satisfacția și mândria de a întâlni în față inamicul.

D. Mareșal Antonescu cu lotca pe Dunăre.

El luptă împotriva forțelor ascunse ale uscatului, trage indirect cu artileria sa, fără să vadă ținta, dar fără ca prin aceasta, puterea de luptă și rezultatele favorabile să fie în vreo măsură oarecare stânjenite. Rolul lui, mare, adevărat, este ingrat, pentru că este necunoscut și nebănuit de marele public. In realitate, la drumul de apă ce face față inamicului, forțele și punctele strategice ale uscatului se sprijină pe monitoare. Ele susțin și ajută uscatul, atrag atenția inamicului asupra lor, o prind ca într'un clește și o îndepărtează, astfel, dela obiectivele și dispozitivele terestre, pe care le descoperă cât mai puțin inamicului. Monitoarele apără peste tot punctele vulnerabile ale apei și răspund totodată dorinței și voinței de a trece la lupta ofensivă, deschizătoare de succes.

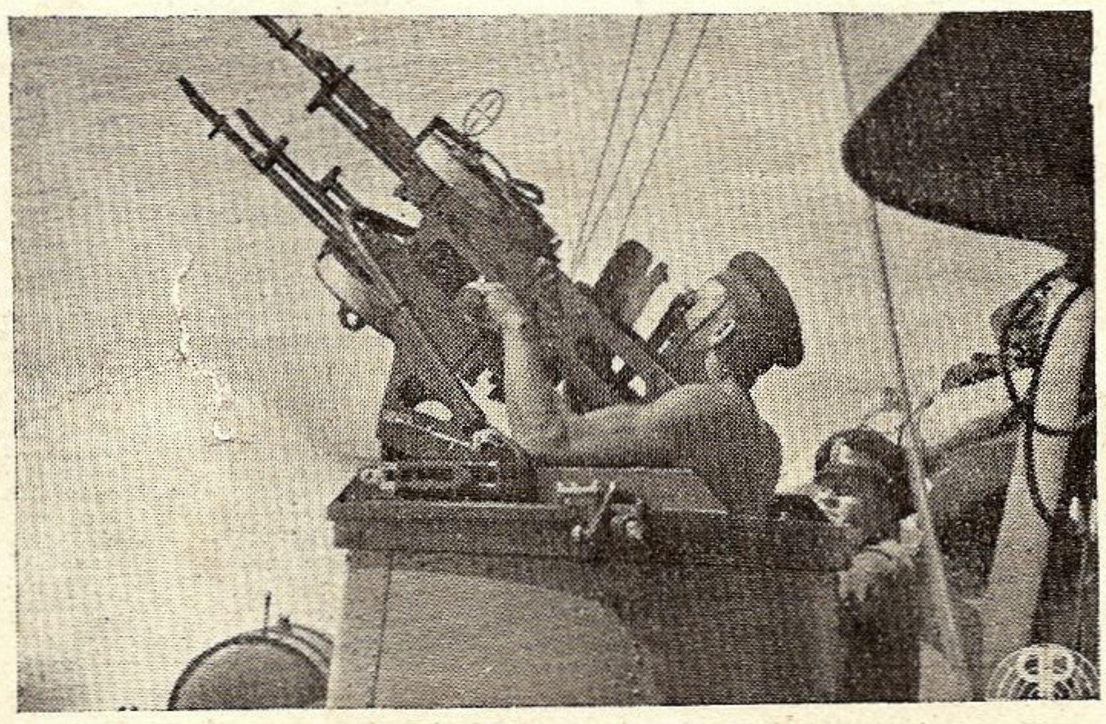
Această fortăreață plutitoare, cu aparență oarecum inofensivă și delicată, suportă ceas de ceas loviturile concentrate ale aviației și artileriei, precum și ale tuturor acelor dușmani invizibili dar foarte periculoși, care pândesc sub apă : mine de curent și fixe, baraje, torpile, epave, curse.

Dar apărarea merge mână în mână cu atacul. Monitorul este atunci impresionant, ca un fel de insulă neclintită a curajului, în mijlocul unui uragan de foc și apă.

Vedetele, iscoadele lor, se strecoară ca niște zvârlugi pe sub ochii inamicului, adună informații și distrug cu armele și inițiativa lor, forțele egale ale dușmanului. Iar detașamentele de debarcare ale monitoarelor sunt gata, sub perdeaua de protecție și foc a tunurilor grele de pe nave, să pună piciorul pe uscat, să lupte și să aștepte luptând, până ce forțele prietene ale uscatului se apropie, pe alte drumuri, izgonind împreună pentru totdeauna vrăjmașul...

Astfel, noapte de noapte, acolo unde Dunărea își trimite valurile și spre țărmuri inamice, umbre plutitoare stau de veghe, pândesc și caută, cu sufletul încordat pe tunuri și turele. Sunt monitoarele ! In umbră și tăcere, ele își îndeplinesc destinul definitiv, legătura necesară dintre pământul și apa românească, prin atacul complect și sdrobitor împotriva inamicului !

(Curentul)



Vânarea aeroplanelor moscovite.

Divizia de Dunăre și ocuparea Basarabiei de Sud.

E ora 10 seara. Comandantul monitorului nostru se întoarce dela Comandamentul flotilei.

De cum a pus piciorul pe punte, comanda sa răsună scurt : „gata de plecare". Oamenii, sculați de fluerul șefului de cart, se reped, fiecare, la locul lor.

După două zile de inerție, plecăm în fine din nou „pe poziție". Menită să țină un front defensiv de peste 150 km., Divizia de Dunăre n'a fost o clipă inactivă, hărțuind mereu prin patrulări îndrăznețe și prin continue bombardări, forțele puternic întărite de pe malul ocupat de bolșevici pe Dunăre, dela Reni la Mare.

Dupăce a curăţat malul Deltei de forţele bolşevice, monitoarele şi vedetele noastre au stat de veghe neîntreruptă pe Dunăre, silind inamicul să stea veşnic în stare de alarmă.

După succesele depe sectoarele ofensive ale trupelor noastre de uscat, mai ales dela ocuparea Chişinăului încoace, Divizia de Dunăre trebuia să dea lovitura de graţie ultimelor forţe ruseşti prinse de cleştele armatelor noastre în Bugeacul Basarabean.

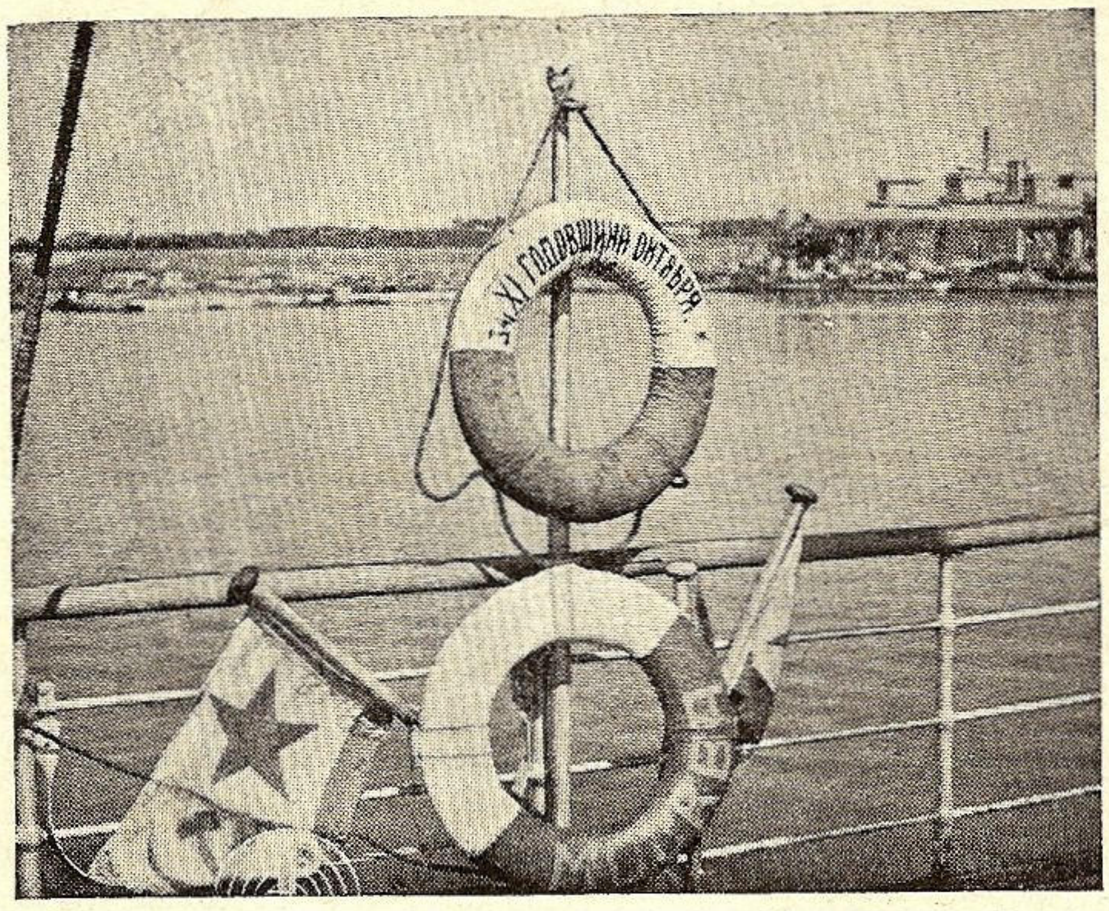
Acest moment a sosit în fine.

Comandanul ne aduce dela „forţă" veşti din cele mai bune:

Trupele noastre au ocupat Tighina şi Basarabeasca. Calea ferată Reni—Bugaz—Odesa e deci ruptă pentru bolşevici.

Bateriile germane şi române de pe malul dobrogean, dela Gorvan, au trecut Dunărea la Galaţi şi urmează să treacă în Basarabia.

Pornim dela punctul Petima, prin faţa Galaţilor, până dincolo, mai la vale. La câţiva kilometri mai jos de noi. Dunărea face un



Rămăşiţe de pe distrugătorul „Moscova".

cot — cotul Pisicii — şi peste acest cot se aflau poziţiile puternic fortificate ale Bolşevicilor de pe dealurile Giurgiuleţi şi Reni.

Monitoarele noastre deschid un foc viu, însoţit de focul bateriilor noastre de uscat dela Galaţi, asupra întăriturilor bolşevice dinainte reperate.

Curând se luminează de ziuă. Apar avioanele noastre de luptă şi bombardament. Două şi apoi alte patru.

Dinspre Reni, mai puternic decât aurora se vede lumina unui puternic incendiu. Ruşii au dat foc. Nu se ştie încă dacă ard depozitele din port sau chiar casele. Alt foc se vede dinspre Giurgiuleţ.

La răsăritul soarelui, misiunea noastră fiind împlinită, ne întoarcem la locul nostru de cantonament.

Comandantul ne aduce vestea cea mare: trupele noastre au ocupat Reni. Curăţitoarele noastre de mine vor putea porni la lucru şi după ele vom putea înainta şi noi la vale.

In primul moment credeam cu toţii că trupele noastre au forţat Prutul trecând peste podul dela Reni pe jumătate aruncat în aer încă de acum un an.

Aflăm însă că Renii a fost ocupat de un pluton de 50 oameni, de postul nostru dela Cotul Pisicii care a trecut Dunărea în lotci, în zorii zilei.

La ora 12 pornim la vale pe Dunăre. E toată flotila noastră de Dunăre, sporită cu şalupele şi vedetele germane curăţitoare de mine.

Gălăţenii au aflat şi ei veştile bune de pe front, şi au ieşit cu toţii pe cheiu salutând cu vioiciune frumoasa şi impunătoareo formaţie a vaselor româneşti şi germane care trec cu toată viteza.

Ancorăm mai jos de Galaţi şi acolo, protejăm, veghind, migăloasa operaţie a curăţitoarelor de mine.

Culegerea minelor este făcută de flotila germană de curăţitoare de mine şi de vedetele noastre amenajate în acelaş scop cu aparate din cele mai moderne.

Atât navele române cât şi cele germane, afectate acestui scop, sunt înzestrate cu cea mai modernă aparatură de curăţit tot felul de mine (plutitoare, magnetice, etc.).

Colaborarea armată româno-germană se desfăşoară şi aci pe Dunăre sub semnul celei mai desăvârşite frăţii de arme în lupta sfântă contra sălbatecului regim comunist.

Soldat ROMANOS L.
reporter de război P. P.
(Ordinea)

Cu grupul de torpiloare şi canoniere ale Marinei Regale Române în misiune de dragaj, supraveghere şi luptă.

Lupta pentru eliberarea civilizaţiei europene de pacostea comunistă, începută cu atât avânt de ostaşii marelui Reich al lui Adolf Hitler şi românii Regelui Mihai I, — se desfăşoară şi pe frontul Germano-Român sub cele mai fericite auspicii.

Succesele categorice obţinute în toate sectoarele, ne umple inima de bucurie şi dă soldaţilor noştri puteri de luptă.

Continuarea frontului se desfăşoară dela Nistru spre sud pe tot ţărmul Dobrogean. Operaţiunile acestui sector destul de lung revine Marinei Regale Române, şi escadrilelor de vânătoare şi bombardament Germano-Române.

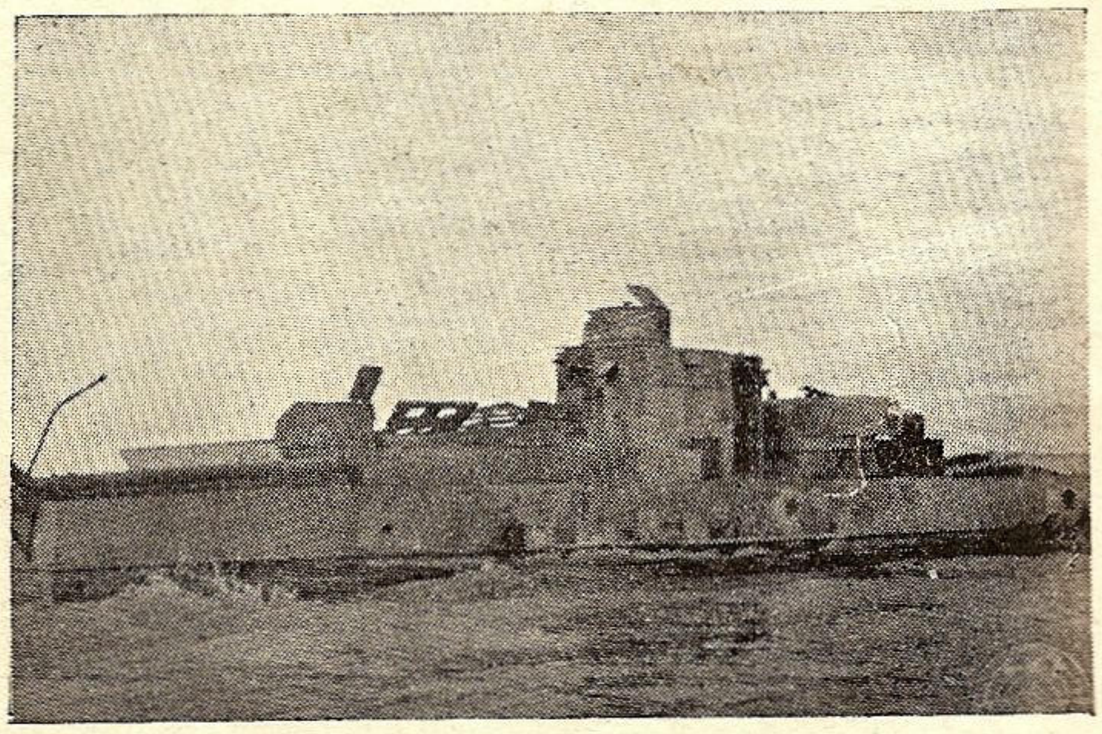
Desigur că multora li se va părea că activitatea războinică în acest sector nu este prea accentuată, din moment ce rar se vorbeşte de aceste operaţiuni. Situaţia este cu totul alta, atât aviaţia cât şi marina se găseşte într'o continuă activitate. Aceste două arme, luptă contra unui inamic care nu se lasă văzut şi care caută să atace prin surprindere. De aceea pentru a le stăvili orice încercare de pătrundere în spaţiul nostru Dobrogean, zi şi noapte, clipă de clipă, marina şi aviaţia, într'o foarte strânsă cooperare, supraveghează dealungul coastei, dela Nistru şi până la sud, iar dacă inamicul caută să pătrundă spre noi, îl respinge lovindu-l de moarte. Sunt încă proaspete în mintea tuturor, eroicele fapte de arme ale escadrilei 53 şi a scufundării şi avarierei celor 2 vase bolşevice precum şi distrugerei a mai multor submarine de către unităţile Româneşti ale marinei de război.

In misiune de supraveghere dincolo de baraj

Preîntâmpinarea oricărei încercări de surprindere, este opera vaselor de război care execută misiuni de supraveghere şi dragaj dincolo de barajul semănat de noi.

Astfel am ocazia ca într'o după amiază să pornesc în misiunea ordonată de către Comandantul forţelor navale maritime.

In largul mării, la cca. 4 mile în direcţia sud-est, 2° parcă se



Vedetă blindată sovietică avariată şi capturată de Marina Regală Română.

semnalase mişcări de vase inamice. Grupul de torpiloare şi canoniere sub comanda Căpitanului H. P. se pregăteşte de plecare, cu misiunea de a distruge vasele inamice care le-ar întâlni şi ar încerca infectarea cu mine a spaţiului naţional.

Imediat mă îmbarc pe torpilorul „N" de sub comanda căpitanului H. P. Alături de mine a mai luat parte la această misiune torpilorul „3" comandat de Căpitanul H. şi canonierea „G" a căpitanului D. F.

Pentru mine era prima ocazie de a lua parte la o astfel de misiune la bordul unui torpilor. Cu sentimentul de a avea prilejul să asist la o luptă navală sau aeriană contra bolşevicilor ce am fi întâlnit în drumul nostru, simţeam fiorul unei nerăbdări îndreptăţite prin ineditul misiunii în care plecam.

Imaginaţia mea începuse să lucreze febril, vedeam înaintea ochilor periscoape, contratorpiloare, distrugătoare şi avioane de bombardament inamice, din care noi, graţie voinţei lui Dumnezeu, ce ne ocrotea de focul păgânilor, eşeam învingători. Mă revedeam apoi în mijlocul camarazilor povestind sau arătând fotografiile vapoarelor torpilate şi scufundate de noi.

Pregătirile de plecare

Odată misiunea primită, toţi comandanţii se îndreptară spre vasele respective, unde de sus, de pe comandă, ordinele încep să curgă pentru executarea manevrelor de plecare.

„— Mola, pupa, mola prova, vira ancora". „— Gata maşinile ?" „Babord înainte, tribord jumătate înapoi".

Maşinile încep să duduie şi încet, încet, ne desprindem dela mal, îndreptându-ne spre eşirea din port. Pavilioanele de semnalizare îşi încep temuta lor fâlfâire, să-şi vorbească cu celelalte nave de război, care le urează drum bun şi victorie.

„— Toţi oamenii la posturile de veghe şi posturile de luptă", se aude vocea Comandantului. Imediat marinarii se reped la locurile indicate şi ochii lor pătrund în depărtare orice mişcare suspectă.

Cei dela armament îşi mângâie cu dragoste piesele care le dă încrederea şi mândria datoriei îndeplinite. Ofiţerul cu navigaţia îşi desfăşoară hărţile, compasurile intră în acţiune şi masa sa de lucru este inundată de tabele, coduri şi cifre secrete.

Comandantul stă la comanda superioară şi supraveghează toate mişcările echipajului. Ofiţerul secund este o sfârleză, care dela prova la pupa, dela comandă şi până în adâncul vasului, controlează şi pune la punct cele mai mici amănunte. Şeful mecanic atent la comenzile, ordonate de Comandant, ce le primeşte prin telegraf, dă ordine maşiniştilor, cari cu trupurile goale până la brâu, şi încălziţi de căldura maşinilor, rotesc rotiţe, mânuesc manete sau cu braţele lor vânjoase şi ochii pe manometre şi ceasornice urmăresc atenţi ca maşinile să nu depăşească voinţa comandantului.

„— Timonieri 15 puncte banda stânga, atenţiune ! drept aşa".

Timonierul îşi încleştează mâinile pe cavilele timonei, se concentrează asupra busolei, şi în câteva secunde raportează :

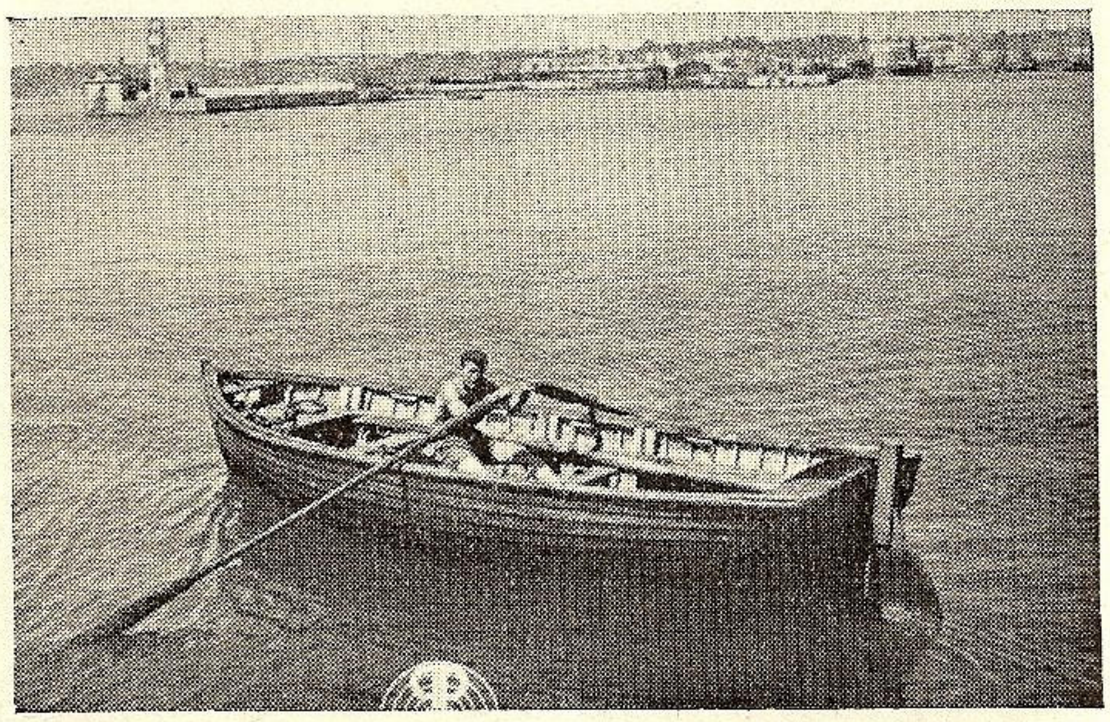
„— Domnule Comandant suntem la drum".

Cu Dumnezeu înainte şi victoria cu noi, gândeşte fiecare în cugetul său.

Incepe misiunea de supraveghere

Amurgul începe să estompeze Constanţa într'o perdea plumburie. Razele soarelui se strecoară timid prin spărturile unui nor. Timpul este minunat pentru o astfel de misiune şi navigăm cu toate avantajele de partea noastră. Marea calmă, este spintecată de prova vaselor, care înspumează într'o volbură dantelată cu mii de arabescuri, suprafaţa apei. Totul se desfăşoară în ordine, om şi maşină.

Comandantul grupului priveşte neîncetat asupra vaselor ce le



Barca în care s'au salvat câţiva de pe „Moscova".

are sub comandă. Ţărmul românesc se desfăşoară în urma noastră, în lumina lunei, care cu globul ei auriu, ne ocroteşte din babord de a fi văzuţi de vasele inamice. Patrulăm de aproape 10 ore, nimic suspect nu a fost semnalat până în prezent. La orizont soarele începe să-şi anunţe apariţia. Carturile încep a se schimba şi marinarii care au fost până acum numai ochi şi cu atenţia încordată, se îndreaptă spre hamacele din cazarmă, unde câteva ore de somn binemeritat le va da vioiciunea şi voia bună, care îi animează în orice moment.

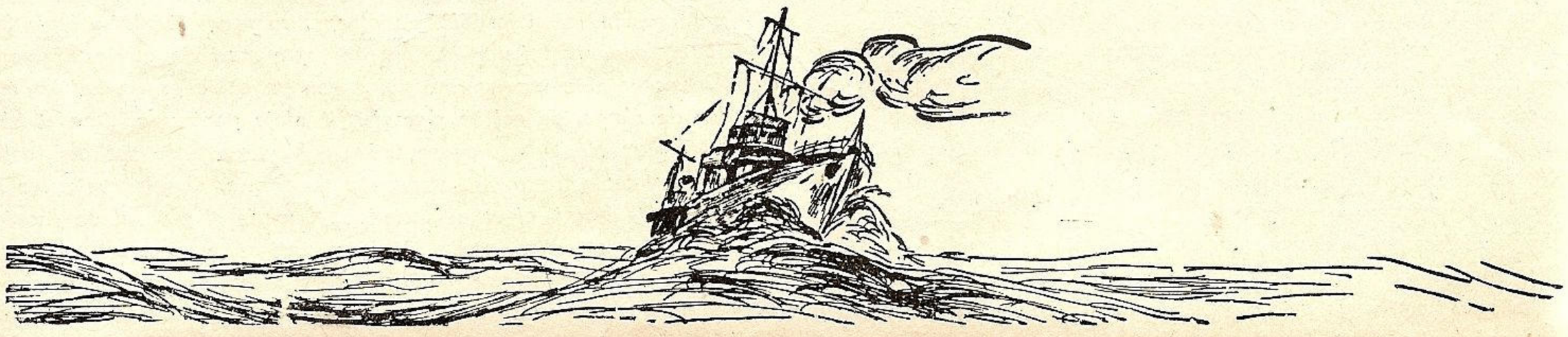
Suprafaţa mării a fost cercetată cu amănuntul, metru cu metru.

Dar totul a fost în zadar, căci teribilii marinari ai civilizaţiei comuniste, au executat o fugă ruşinoasă când au simţit apropierea noastră. Regretăm că nici de data aceasta nu am avut ocazia să ne întâlnim cu forţele navale bolşevice, ne întoarcem la bază, unde comandantul grupului prezintă raportul d-lui comandor Bardescu :

„— Domnule Comandant, misiunea ordonată a fost îndeplinită, totul a decurs în cea mai perfectă ordine, în timp ce torpiloarele N. şi S. făceau siguranţa şi supravegherea canoniera Gh. şi-a îndeplinit misiunea dragând porţiunea cuprinsă între punctele a, b, c, d".

CRISTIAN TEODORESCU
Reporter de războiu P. P.
pentru divizia de mare

(Luceafărul)



ZIUA MARINEI

CUM A FOST SĂRBĂTORITA LA:

BUCUREŞTI

Parastasul dela Biserica Sf. Spiridon pentru Marinarii eroi.

Dimineaţa la orele 11,30 a avut loc la biserica Sf. Spiridon din Calea Şerban Vodă un parastas pentru eroii marinari morţi în războiu.

Au luat parte : d. amiral N. Păiş, subsecretarul de stat al marinei ; d. vice-amiral E. Roşca, comandantul marinei regale ; d. general P. Teodorescu, fost ministru; d. comandor Dobrescu, secretar general al ministerului marinei; d. vice-amiral Bălănescu şi d. vice-amiral rez. Bărbuneanu, foşti comandanţi ai marinei ; d. general Gherghe Radu, prefectul poliţiei Capitalei ; d-nii contra-amiral rez. Constantinescu ; general Năsturaş; general dr. Panaitescu, f. secretar gen. al Min. Săn., g-ral Georgescu-Pion; c-dor Bălan; comandor dr. Constantinescu-Claps; comandor Popovici Mane; comandor Jacomi Dorin; comandor Popescu Virgil; comandor Gherghel, dir. de cabinet al ministerului; locot.-comandor ing. Dumitriu ; locot.-comandor Mişu Petrovici ; locot.-comandor Ioaniţiu ; col. dr. Răduţescu ; col. magistrat Stănescu ; maior magistrat Ţărăneanu ; locot.-comandor Foca; comandor Istrate; căp. adj. Receanu; locot. comandor Condeescu; locot.-comandor Vlasopol; căp. Mocanu; căp. Mircescu; comandor rez. Negulescu, secretarul „Ligii Navale Române"; locot.-comandor Roşescu, precum şi d-nii Nae Secăreanu, dela Opera Română; avocat Oliva dela serv. maritim; ing. Vardala, etc.

Slujba s'a oficiat de către preoţii Grigore Antal, Gheorghe Vintilescu şi Alexandru Săvulescu.

Răspunsurile au fost date de către corul bisericii, condus de d. prof. Ion Baston.

CUVÂNTAREA PĂR. ANTAL

Iubiţi credincioşi,

Astăzi în ziua Sf. Mariei Mari, noi românii prăznuim o îndoită sărbătoare : Adormirea Maicii Domnului şi Ziua Marinei ; vom face deci o scurtă vorbire despre amândouă aceste prăznuiri.

După înălţarea Domnului Isus la cer şi după pogorîrea Duhului Sfânt, locul de şedere al Maicii Domnului un timp oarecare, n'a fost Ierusalimul, ci oraşul în care locuia Sf. ap. Ioan, căruia fusese încredinţată de însuşi Iisus Hristos, când era pe cruce, ca mamă.

Din ceasul acela spune Sf. Evanghelie, a luat-o ucenicul la dânsul (Ioan XIX-27).

Oricât de liniştit era acest adăpost şi oricât de delicată şi sfântă îngrijire era înconjurată în casa ucenicului celui mai iubit a lui Iisus, totuşi inima ei de mamă o mâna mereu spre Ierusalim, unde aproape fiecare uliţă purta semnele urmelor Fiului ei şi unde fiecare loc îi amintea fie de mărirea, fie de suferinţele Lui.

După ce s'a întors în Ierusalim, îndeletnicirea ei cea mai scumpă, — după cum ne spune tradiţia, — era să calce pe urmele scumpe ale iubitului ei Fiu, să se roage acolo unde se rugase El şi să se odihnească pe locurile, unde se odihnise sfântul său trup. Deaceea Golgota, Eleonul şi Grădina Ghetsemani, mai mult decât alte locuri, se bucurau de vederea feţei celei de Dumnezeu dăruită. Grădina Ghetsemani a devenit, în cele din urmă, sălaşul ei statornic aici pe pământ. Acolo unde Fiul ei iubit s'a rugat până la sudori de sânge, în preajma patimilor sale, acolo petrecea ea zile şi nopţi în rugăciuni fierbinţi. Pentru ce şi pentru cine se ruga ea oare ? Ruga ei nu putea fi alta decât pentru răspândirea, cât mai repede, a credinţei celei mântuitoare a Fiului său în toată lumea, se ruga pentru Bisericile cele noui, cari în diferite ţări şi la diferite popoare erau sădite de sf. ucenici şi apostoli şi se ruga fără îndoială şi pentru toate bisericile, ce aveau să se întemeeze de ucenicii şi urmaşii lor, se ruga prin urmare şi pentru noi, cari la rândul nostru ne-am învrednicit să ne luminăm, cu lumina credinţei evangheliceşti chiar din clipa zămislirei noastre ca popor, când din contopirea dacilor cu romanii ne-am născut şi români şi creştini.

Pentru mângâerea apostolilor şi pentru ca ei să poată să-şi găsească un refugiu comun la Maica Domnului, Sfânta Fecioară a rămas pe pământ mai bine de două zeci de ani. Iar când a venit vremea plecării din lumea aceasta, apostolii — afară de Toma — s'au adunat în Ghestimani, unde împresurată de soborul sf. apostoli, mângâiată de dragostea lor, încălzită de rugăciunile ei şi ale lor, Maica Domnului îşi dădu cu pace duhul în mâinile Fiului său şi Dumnezeu. După ce sf. trup fu dat pământului şi închis în peştera din Ghetsimani, a treia zi sosi şi Sf. Toma. Dumnezeu a binevoit, ca acelaş apostol, care prin necredinţă în învierea lui Iisus a servit la mărturisirea Dumnezeirii Lui, să fie unealtă şi pentrtu descoperirea Slavei Maicii Sale. Lipsit de mângâerea de a fi văzut pe Maica Domnului încă vie, Sf. Toma rugă pe fraţii săi apostoli, să-l învrednicească de mila de a vedea măcar trupul ei mort, să se sfinţească prin sărutarea lui şi prin închinarea la el. Dar când apostolii au voit să-i împlinească această dorinţă şi deschiseră sicriul din peşteră, acesta era gol. Sfântul trup se strămutase acolo, unde era preaslăvit sufletul său, ca asemenea Fiului, Maica Sa, să nu vadă stricăciunea trupului său. Atunci au înţeles toţi, că însăşi întârzierea lui Toma a fost o lucrare a Proniei Dumnezeeşti, ca prin aceasta să se descopere la toată lumea preaslăvirea Maicii Domnului şi mutarea ei împreună cu trupul la cer. Astfel s'a petrecut adormirea Maicii Domnului. Să ne plecăm fruntea şi genunchii în faţa acestor taine şi minuni şi să fericim şi să preamărim pe aceea, care s'a urcat la cer şi cu trupul, ca să fie ocrotitoare şi mijlocitoare pentru toată lumea. Dacă noi vom umbla asemenea Maicii Domnului, fără prihană în legea Lui Iisus Hristos, atunci ca şi ea ne vom face părtaşi ai harului Dumnezeesc.

Poporul nostru în cursul celor 20 de veacuri a trecut prin nesfârşite şi grele încercări. Poate că Dumnezeu, ale cărui judecăţi sunt nepătrunse de mintea omenească, a voit ca prin suferinţele noastre din trecut să ne nobileze, să ne oţelească, să ne sporească şi întărească virtuţile creştineşti şi însuşirile trupeşti şi sufleteşti ale rasei noastre. De nu era aşa, poate nu am fi putut străbate în cursul veacurilor prin atâtea primejdii şi vicisitudini şi n'am fi putut supravieţi atâtor popoare, cari — ca un puhoi de apă — au trecut peste noi.

Sufletele strămoşilor noştri erau pătrunse până în adâncuri de cuvintele Mântuitorului : „Mai mare dragoste decât aceasta : să-şi dea cineva sufletul său pentru aproapele său nu este". Ei erau gata oricând să-şi jertfească viaţa pentru neam şi pentru lege. Sufletul lor a fost izvor nesecat de fapte mari de glorie şi vitejie. De aceea şi ei cu evlavie pomeneau pe cei ce şi-au dat tributul lor de sânge, pe cei ce şi-au jertfit viaţa pentru fericirea Patriei. Şi atunci glasul tuturor se unea, ochii tuturor se scăldau în lacrimi, inimile tuturor se strângeau de durere. Dar lacrimile lor nu erau ale durerii ci erau lacrimi de bucurie şi plânsul de fericire.

Iată şi noi astăzi, popor întreg, părinţi ce nu şi-au mai văzut feciorii, mame îndurerate, soţii cari suspină după soţul dus pe vecie, copilaşi ce nu şi-au cunoscut încă bine pe taţii lor, şi n'au gustat bucuria mângâerii şi sărutul fierbinte al tatălui ce plecase pe un

drum din care nu toţi se mai întorc — cu toţii astăzi ne-am adunat ca să invocăm spiritul ocrotitor al Maicii Domnului ca să aibă în paza sa pe marinarii noştri în primejdie de moarte în lupta aprigă cu duşmanii fără Dumnezeu şi să cinstim după cuviinţă pomenirea celor ce li s'a scurs purpura vieţii pe întinsul apelor româneşti, pentru binele şi reîntregirea Patriei sfâşiate, ca să ne lase nouă moştenire bogată pildă, vrednică de urmat: o ţară reîntregită în hotarele ei firesti şi o lege sfântă pentru toţi: dragostea de ţară şi de frate până la jertfa vieţii pentru împlinirea întregului ideal al naţiunii.

Iubiţi credincioşi, anul trecut am făcut pomenirea eroilor marinari în clipe de mare desnădejde pentru neam, când hoardele roşii ne-au cutropit scumpa noastră Basarabie şi Bucovina de nord şi când credeam, că însăşi mâna ocrotitoare a Sf. Fecioare ne-a părăsit şi iată, că la împlinirea unui an, milostivul Dumnezeu prin rugăciunile Prea Sfintei Fecioare Maria, ne-a învrednicit, ca prin vitejia fără seamăn a soldaţilor noştri şi cu ajutorul marilor noştri aliaţi de sub conducerea viteazului între viteji a Mareşalului Antonescu, putem slăvi pe eroii marinari sub semnul biruinţei şi al eliberării provinciilor răpite. Brava noastră marină, deşi mică faţă de colosul moscovit, a ştiut, ca întotdeauna, să se încunune cu laurii biruinţei şi la Mare şi pe Dunăre, de unde au fost izgoniţi pentru vecie cei fără Dumnezeu şi fără patrie. De aceea în ziua Marinei, pe care o serbăm astăzi din iniţiativa Ligii Navale Române, pe lângă slăvirea eroilor căzuţi la datorie, preamărim vitejia şi vrednicia marinarilor noştri.

Cuvine-se deci, să mulţumim lui Dumnezeu şi Maicii Domnului ocrotitoarea marinarilor noştri, că s'au milostivit asupra credinciosului nostru popor şi să-l rugăm ca şi de azi înainte să dea putere şi tărie oştirii noastre şi bravilor ei comandanţi pentru a putea sdrobi pentru vecie monstrul dela Răsărit. Amin!

Slujba religioasă s'a sfârşit la ora 12,30.

Slujbă pentru marinari eroi la Sanatoriul „Elena Eraclide"

La sanatoriul militar pentru ofiţeri „Elena Eraclide" s'a oficiat o slujbă religioasă pentru marinarii căzuţi la datorie.

Au participat d-nii: medic col. dr. Rogoz, medic cpt. dr. Vătămanu, medic cpt. dr. Mavrodin, medic sublt. Urzică M. Nicolae, ofiţer de serviciu, precum şi ofiţerii răniţi din sanatoriu şi bolnavii.

După oficierea slujbei, pr. protoereu Inochentie Ştefănescu a arătat, în cuvinte impresionante, sacrificiul marinarilor noştri. Ei reprezintă un crâmpei din sufletul românesc — viteaz şi nebiruit — a cărui jertfă s'a făcut fără nici o ezitare când au fost în cumpănă interesele supreme ale naţiei.

Să ne rugăm pentru gloria marinarilor noştri eroi!

(Timpul)

Vitrina Marinei.

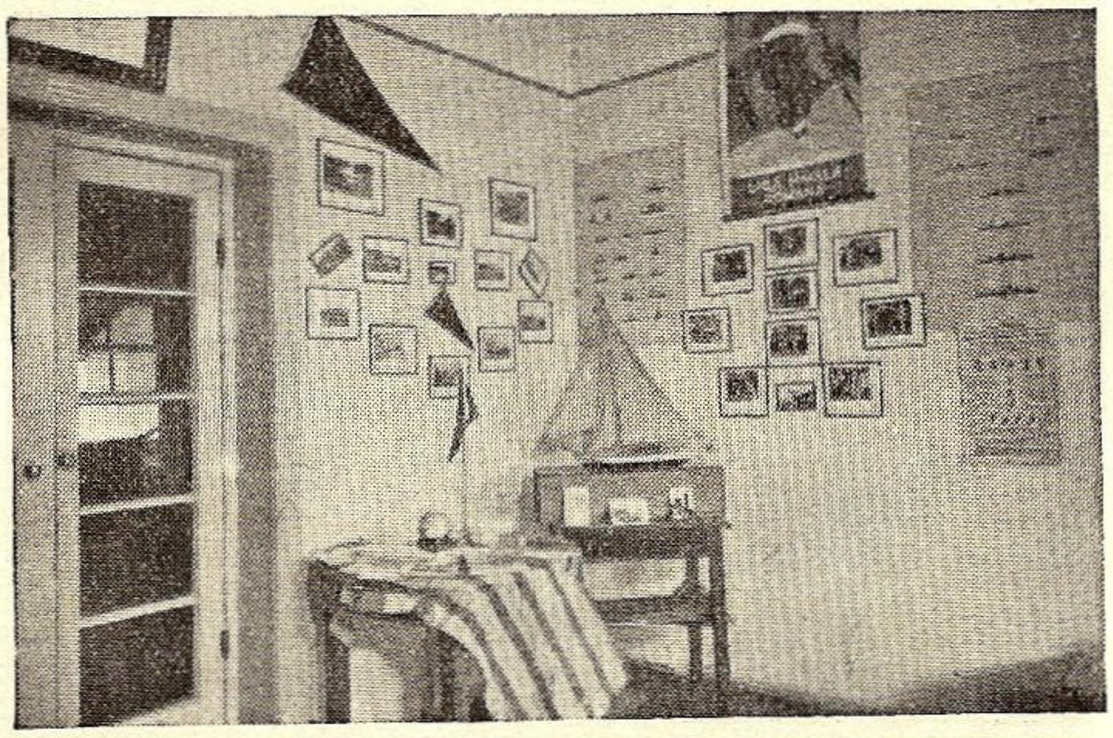
La Cartea Românească s'a desvelit o vitrină a marinei noastre de război.

„Victoria" este nota ei dominantă.

Victoria marcată printr'un pavilion sovietic capturat şi expus.

Credincioşi tradiţiei, poate niţeluş cam învechiţi, marinarii noştri înţeleg că tot culorile inamicului, înfrânte şi captive, sunt semnul cel mai elocvent al victoriei.

Vitrina este plină de urme ale victoriilor noastre proaspete.



Un colţ din expoziţia filialei L. N. R. Braşov.

Silueta distrugătorului Moscova, scufundat de marinarii români, piatră de colţ pentru viitorul marinei noastre.

Colaci de salvare culeşi dela acest distrugător, rămăşiţe dela marinari sovietici, carnete şi scrisori, bani, etc.

Deasemenea rămăşiţe culese dela navele fluviale distruse sau capturate pe Dunăre, de Marina Română.

Această vitrină plină de trofee a fost oferită publicului bucureştean cu prilejul zilei de Sfânta Maria, Patroana marinarilor şi este cea mai fidelă mărturie a felului cum marinarii noştri fac războiul.

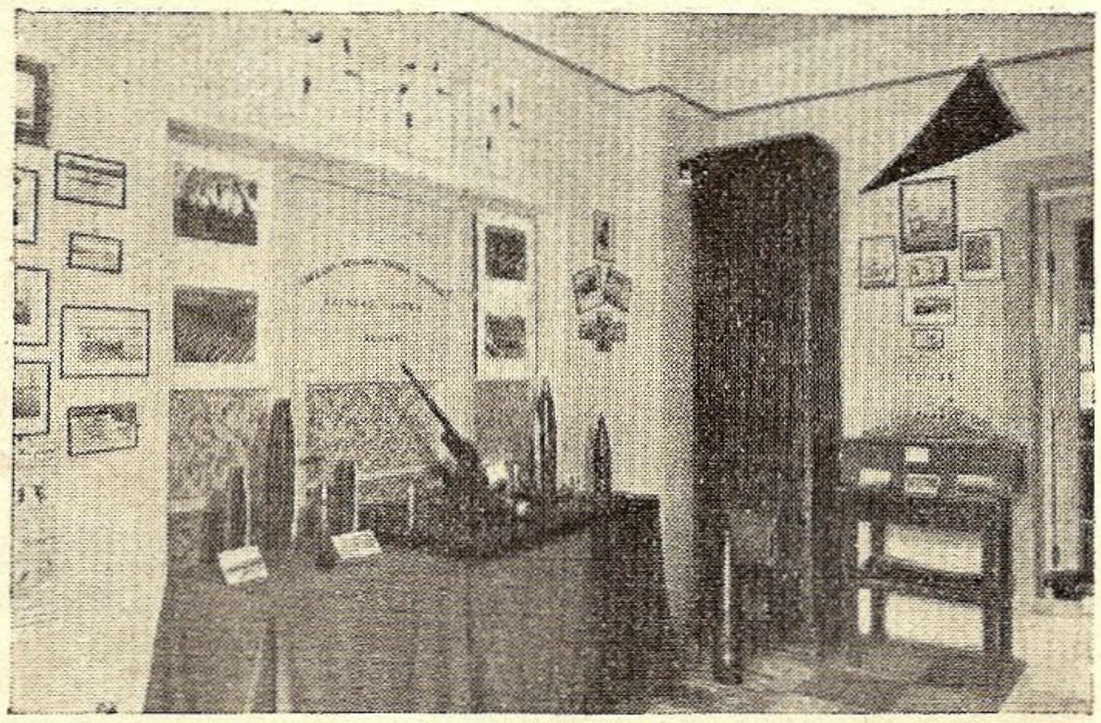
(Evenimentul)

BRAŞOV

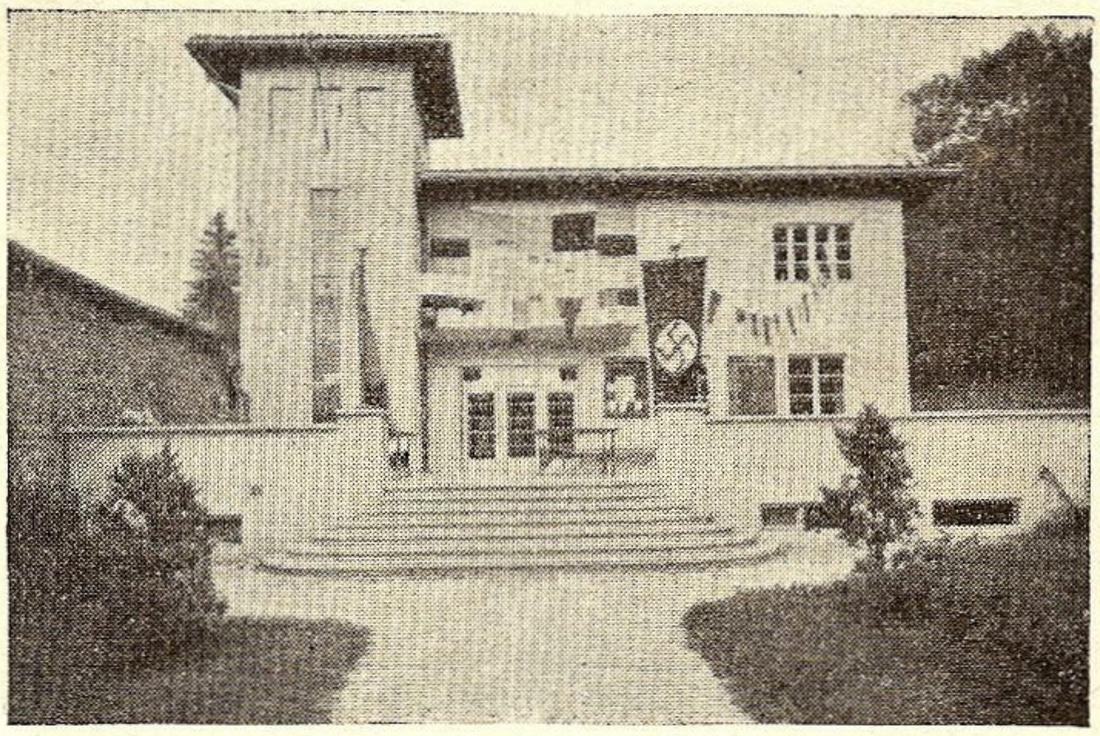
Expoziţia Ligii Navale Române. Filiala braşoveană a Ligii Navale Române, a inaugurat în ziua de 15 August a. c., „Ziua Marinei" o expoziţie cuprinzând diferite aspecte din activitatea marinei militare şi celei civile ale ţării noastre.

In cadrul apreciatei activităţi pentru desvoltarea cunoştinţelor nautice, Liga Navală din Braşov, realizează de data aceasta un divertisment propagandistic din cele mai valoroase. Imaginile din viaţa marinărească, vor arăta populaţiei locale mai ales tineretului — situaţi atât de departe de căile fluviale şi maritime — pitorescul acestei îndeletniciri, energia pe care o cere şi mai ales, foloasele pe cari le aduce sub toate formele.

Sperăm că publicul braşovean va putea cuprinde cu căldura sufletului eforturile Ligei Navale, dându-i concursul în orice împrejurări şi mai ales îndemnând tineretul să treacă între membrii Ligei, pentru a contribui la



Alt colţ al expoziţiei filialei L. N. R. Braşov.



Pavilionul pregătirei premilitare din Braşov transformat în expoziţia L. N. R.

desvoltarea cât mai mare a parcului nostru de nave pentru luptă şi comerţ şi pentru a familiariza pe viitorii marinari, ce pot fi recrutaţi din toate provinciile ţării, cu viaţa de muncă şi izbânzi a marinarului.

(*„Ţara"* — Sibiu)

CALAFAT.

Ziua Marinei Regale, a fost serbătorită în localitate într'un cadru restrâns, din cauza împrejurărilor actuale.

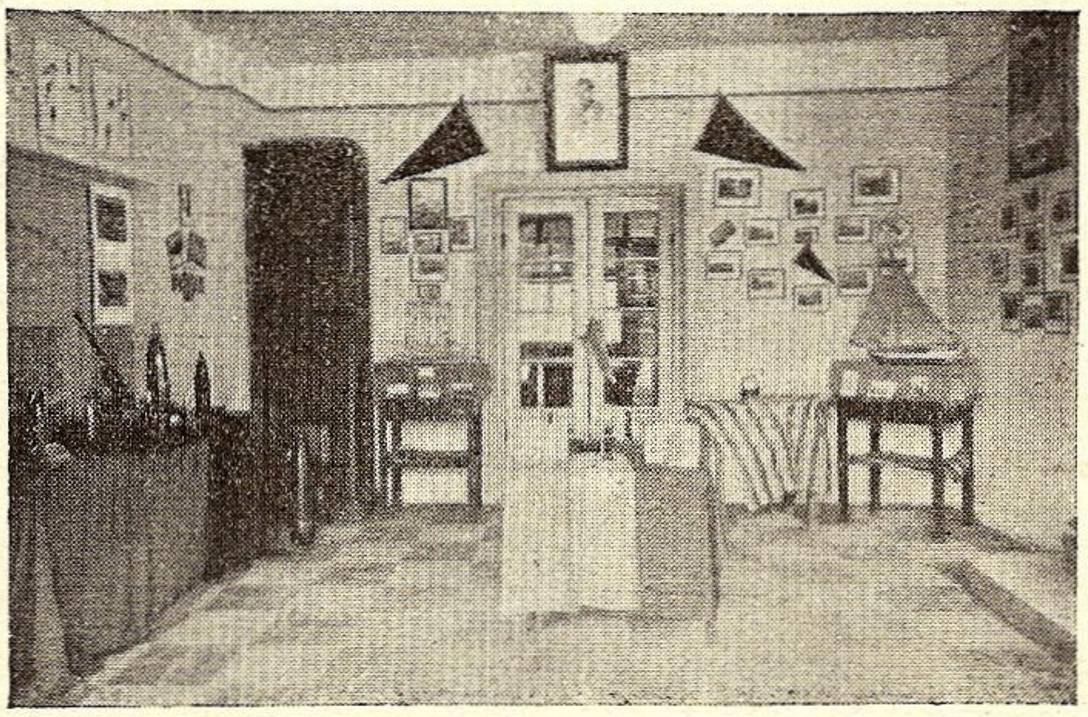
Sărbătorirea s'a făcut de un sobor de patru preoţi, la Catedrala Sfântul Nicolae din localitate, printr'un serviciu religios, pentru pomenirea eroilor marinari căzuţi în războaie.

Au asistat la această solemnitate: D-l Avocat Gh. Georgescu Giuică, Preşedintele Filialei Calafat, D-l Colonel C. Vasilescu, Comandantul Garnizoanei Calafat, împreună cu întregul corp ofiţeresc al Regimentelor 31 şi 71 Dorobanţi, precum şi toţi membrii Filialei.

După oficierea serviciului divin a luat cuvântul preotul Căpitan Confesor al Garnizoanei, care a arătat importanţa acestei zile.

După terminarea cuvântărei, întreaga asistenţă a venit în port unde au fost întâmpinaţi de D-l Lt. Comandor Vasile Mociulski, Căpitanul portului Calafat şi vice preşedinte al filialei, ofiţerul de port Cristea Gheorghe şi agentul de port Ioan Cârstea, secretarul filialei, împreună cu 2 plotoane de soldaţi din Regimentul 31 Dorobanţi şi Comp. 4 Grăniceri precum şi muzica Regimentului 31 Dorobanţi.

Aci se găseau bărci armate cu marinari dela vasele din port, care mergând în largul Dunărei au lansat în apă o frumoasă ancoră coroană de flori, în timp ce soldaţii au dat onorul iar muzica militară a întonat rugăciunea.



Un colţ al expoziţiei filialei L. N. R. din Braşov

Această serbare a luat sfârşit la orele 12, asistenţa fiind foarte emoţionată de felul cum a fost organizată.

CĂLĂRAŞI

Ziua Marinei s'a sărbătorit în oraşul nostru într'un cadru plin de sobrietate şi cu participarea tuturor claselor sociale locale, în frunte cu reprezentanţii autorităţilor locale.

Ceremonia a avut loc în Catedrala oraşului, plină până la refuz de numărul acelora cari au adus omagiul lor vitejiei şi sacrificiului marinarilor noştri. Au fost de faţă domnii: Colonel D. Petrovici, Comandantul Garnizoanei, D. Mateescu, primarul oraşului, I. Munteanu, subprefectul judeţului, Comitetul „Ligii Navale Române", în frunte cu d-l vicepreşedinte Eugen Cialâc, fost primar al oraşului şi N. Crittia, căpitan de port, secretarul general al filialei, Lt. Colonel Romano, dela Cercul de Recrutare, în fruntea tuturor ofiţerilor cercului, Maior G. G. Nicolescu, Maior I. Georgescu, N. Martinescu, primul procuror al Tribunalului, D. N. Popescu, Preşedintele Federalei „Borcea", reprezentanţii şcolilor, breslelor şi asociaţiilor patriotice, membrii L. N. R., ofiţerii din garnizoană şi un imens număr de cetăţeni din toate clasele sociale.

După parastasul oficiat în memoria eroilor marinari al căror nume a fost pomenit de clerul Catedralei în frunte cu Pr. Gh. N. Ionescu, revizor eparhial, Dr. Dim. Dobre, Pr. Marin Dumitrescu, Pr. Ştefan Dima, etc., a luat cuvântul din partea filialei noastre d-l Eugen Cialâc, vicepreşedintele Comitetului, care a rostit cuvântarea alăturată, aducând elogiu virtuţilor marinăreşti şi arătând care trebue să fie rostul L. N. R.

Domnule Comandant,
Doamnelor şi Domnilor,

Astăzi, dela un capăt la celălalt al ţării, se sărbătoreşte într'un cadru sever şi reţinut ZIUA MARINEI. Sărbătoarea din acest an coincide cu readucerea la sânul patriei — mume, prin jertfa de sânge a soldatului român din armata de uscat, aer şi marină, — a celor două provincii furate, acum un an, prin trădare şi silnicie. Basarabia — pământ de atâtea ori sfinţit prin sângele românesc vărsat cu dărnicie dealungul apelor moldave şi pe dealurile presărate cu cetăţile biruitoare de păgâni — şi frumoasa Bucovina — leagăn voevodal şi ctitorie de vitează aducere aminte a vremurilor lui Ştefan Voevod — sunt din nou ale noastre şi aşa trebue să rămână în veacul veacurilor.

Patronul marinei se sărbătoreşte deci astăzi într'o atmosferă severă dar totuşi prielnică. Poporul român şi-a reînălţat fruntea şi şi-a dovedit, — sub conducerea neînfricată a bravului nostru Conducător —, vrednicia, puterea şi bărbăţia.

In această zi de reculegere şi de mândrie românească, marinarii noştri, — oameni hotărîţi şi încercaţi în bătăliile cu natura, pe care a reuşit s-o îmblânzească şi s'o supună —, ridică rugi către Maica Preacurată pe care şi-au ales-o ca protectoare. Cu sufletul plin de nădejdi, ei se roagă că aşa cum în parte visul refacerii graniţelor s'a împlinit, tot aşa să se împlinească, — întreg şi curat —, visul lor ca pe apele româneşti, noi şi nu alţii să fim stăpâni.

Căci, domnilor, aşa cum Egiptul este un produs al Nilului, aşa şi România este copilul drag al Dunării. Ea este a noastră, precum şi noi suntem ai ei. Independenţa reală a acestei ţări nu poate fi întreagă şi efectivă decât în clipa când cele două maluri de jos şi gurile Dunării sunt şi rămân româneşti.

Stăpânirea de un an a sudului Basarabiei de către păgânii bolşevici ne sugruma ieşirea către Mare şi ne ameninţa, prin acaparearea braţelor Dunării, însăşi independenţa.

Ţara noastră, aşezată prin coordonatele ei geografice, la răscrucea tuturor drumurilor, dacă va putea realiza prin Dunăre şi canalele germane o legătură cu marea Nordului, iar prin Prut, Nistru şi Vistula o legătură cu marea Baltică, va cunoaşte o perioadă de înflorire cum n'a cunoscut încă şi nu va putea cunoaşte niciodată nici una din ţările sudestului european.

Pentru aceasta nu ne trebue decât să vrem!

Ne trebue să gândim în mare, să concepem pe dimensiuni mari, să lucrăm pe linii mari.

Şi în prim rând trebue să începem, prin a ne iubi apele — drumuri fără pulbere cari fac să fluture până în cele mai depărtate mări pavilionul ţării — şi a ne cinsti oamenii apelor, — pe marinari. Căci ei sunt acei cari duc cu mândrie peste mări şi oceane tricolorul românesc. Ei sunt aceia cari ne indică drumul spre independenţa economică şi desvoltarea potenţialului nostru de avuţii, cu care Cel de sus ne-a semănat ţara. Ei sunt acei cari au ştiut şi ştiu să-şi jertfească ţara pentru apărarea pământurilor străbune. Atât în războiul cel mare, când şi-au pierdut viaţa luptând pentru onoarea ţării, un număr de 370 marinari (ofiţeri, subofiţeri şi soldaţi) cât şi în actualul război, ei şi-au făcut cu prisosinţă datoria. Apărarea Sulinei, luptele dela Tulcea, supravegherea coastelor Mării sau scufundarea cuirasatului „Moscova" şi a submarinelor bolşevice constituesc pagini de frumoasă mândrie românească.

Mulţi dintre ei au murit cu zâmbetul pe buze, pentru sfânta lor patrie, pentru apele româneşti ale Dunării şi ale Mării. Toţi s'au uitat pe sine şi au luptat acolo unde le-a poruncit ţara pentru lege, pentru neam şi pentru cruce. Ieri la Turtucaia, Silistra, Rasova sau Măcin; azi la Tulcea sau Chilia, la Sulina sau la Constanţa; în 1919 pe Tisa; şi ieri şi astăzi în văzduhul tăriei româneşti, ei şi-au dat duhul cu sufletul împăcat că au murit pentru ţară, pentru întregirea sau reîntregirea sfintelor noastre hotare.

Să nu-i uităm Români!

Jertfa lor, sacrificiul vieţii şi sângelui lor trebue să ne amintească mereu că viitorul nostru stă în cremenea sufletelor noastre, în puterea şi viforul braţelor noastre, în bogăţia brazdei noastre, în măruntaele negre ale pământului nostru, în vrednicia noastră, dar mai ales în libertatea şi stăpânirea românească a apelor noastre.

Dunărea trebue să fie şi să rămână românească, Marea trebue să ne aparţină. Fără Basarabia şi Dobrogea ţara românească moare prin sufocare. Ele constituesc plămânul ţării româneşti, Dunărea şi Marea...

Să ne pătrundem deci de aceste adevăruri şi să le facem să circule şi să se înstăpânească în conştiinţa tuturor românilor. „Liga Navală Română", — în numele căreia am cinstea să cuvântez —, le are înscrise în programul ei de acţiune, la realizarea căruia cheamă pe toţi bunii români.

Să ne învrednicim deci cu toţii de această sfântă datorie; dragostea pentru apele româneşti şi pentru oamenii cari le slujesc.

In fruntea tuturor acestora, stă preşedintele nostru activ, Majestatea Sa Regele Mihai I.

Urându-i respectuos, ca în cel mai scurt timp să domnească peste întreaga moştenire a Marelui Său Inaintaş Regele Ferdinand Intregitorul, să strigăm din toată inima: Trăiască Regele!

Trăiască şi Conducătorul Statului Mareşalul Ion Antonescu, spre desăvârşirea celor începute şi realizarea până la capăt a sfintelor noastre idealuri.

Trăiască şi sporească Marina românească!

Menţionăm că la ceremonie au luat parte şi marinarii încadraţi în Şcoala locală de moto-mecanizate.

CONSTANŢA

Fără a se desfăşura în cadrul în care ne obişnuise trecutul, patronul marinei, ziua Sf. Maria a prilejuit astăzi la Constanţa, manifestaţiuni pe cât de simple, pe atât de înălţătoare pentru clipele actuale.

La capela militară, dinaintea icoanei Sfintei Fecioare, proteguitoarea marinei şi marinarilor români, dăruită prin hărnicia unui monah dela schitul Durău, (Neamţ), s'a oficiat un serviciu religios de către clerul episcopal, format din sf. pr. Marin Rădulescu, Grigore Sorescu, referent eparhial, protoiereu Andrei, Coadă şi Miron Calistrat.

La slujba religioasă, la care au fost pomeniţi morţii marinei noastre, au asistat numeroase delegaţiuni ale unităţilor din garnizoană, cum şi d-nii comandori Ştefanovici şi Dumitrescu Alex., în fruntea delegaţilor ofiţerilor din marină, maestrul Georgescu Alex., din partea subofiţerilor din marina regală şi un detaşament din marină.

După terminarea slujbei, S. S. preotul Marin Rădulescu, din partea bisericii, a rostit o cuvântare, ocupându-se în deosebi de rostul marinei şi marinarilor în viaţa popoarelor şi civilizaţiilor şi neamului românesc.

„Sf. Fecioara Maria a fost acea „Stella Maris" a marinarilor, aidoma cu steaua polară pentru navigatorii de pretutindeni. La adăpostul proteguirii ei, marinarii români au făcut în trecut ca şi astăzi minuni de vitejie. In actualul război, ei reînoiesc gloria trecută".

La una din unităţile marinei regale române s'a desfăşurat în acelaş timp un serviciu religios, oficiat de preotul căpitan Voineanu, confesorul marinei. De faţă au fost comandanţii unităţilor din marină în frunte cu d. contraamiral Georgescu Ion.

In faţa ostaşilor marinei, a vorbit apoi d. Comandor Butaş Octavian spunând :

„Pentru marina română, această sărbătoare este mai sfântă decât oricare alta şi în momentele actuale mai semnificativă decât oricând. Altădată, navele marinei de război erau prezente la această sărbătoare. Şi astăzi ia parte ea, însă acolo pe mare, unde veghiază la apărarea ţărmului sfânt al patriei. Marina noastră înfruntă pericolele şi luptă dârz, iar prin jertfele ei, alături de celelalte arme ale noastre şi ale aliaţilor, a contribuit la recucerirea ţinuturilor ce ne-au fost răpite de cel mai aprig duşman al nostru şi al creştinătăţii".

D. comandor Butaş vorbeşte apoi de ocrotirea divină a Sf. Fecioare pentru marina română. Cu ajutorul ei, marinarii au învins în luptele crâncene. Cadrul restrâns al sărbătoririi de astăzi nu ştirbeşte cu nimic simbolul ei înălţător. Trebue să ne înălţăm gândul către cei căzuţi în lupte, fie în valurile mării, pe Dunăre sau pe câmpul de onoare. Numai graţie jertfei lor supreme, existăm ca naţiune şi ţară.

In reîntregirea hotarelor, ziua de mâine va aduce prin aceiaşi jertfă, liniştea căminelor noastre. Marinarii îşi îndreaptă astăzi gândul spre M. S. Regele, M. S. Regina Mamă Elena, spre Generalul Antonescu şi spre aliaţii României.

Să strigăm : „Trăiască Regele" !

A urmat defilarea marinarilor.

ZIUA MARINEI LA DIVIZIA DE DUNĂRE

15 August 1941. Pe malul portului acesta dunărean unde ne-am adunat pentru tradiţionala prăznuire a zilei Marinei, soarele sfârtecă obrajii în timp ce drapelele ridicate sărbătoreşte la „pupă" fâlfâie sub adierea unui vânt uşor. Aceiaşi marinari dârzi şi neînfricaţi pe cari i-am întâlnit sub focul răscolitor al proectilelor inamice în larg sau sub ploaia agitată a schijelor de bombe aviatice, care mânuiau cu aceiaş îndemânare tunul monitoarelor ca şi lopeţile unui caiac în amurg, au venit astăzi să îngenunche în faţa camarazilor-eroi ce-şi dorm somnul cucernic sub crucile proaspete ale unui cimitir de uscat. Un scurt popas în iureşul acestui război ; „bilanţul morţilor", al jertfelor pe care marina nu le-a precupeţit nici în războiul actual şi pe care le-au adus cu generozitate pe altarul desrobirei noastre. Mâine flăcăii aceştia vor fi iarăşi la posturile lor, din nou gata de luptă, din nou gata de jertfă şi alte nume se vor adăuga, poate chiar numele lor, la marea listă a mucenicilor neamului.

Fețele acestea nu trădează nici când o urmă de trufie. Războiul împotriva asasinilor roșii e pentru fiecare din ei o datorie, e marea cinste de a se număra printre apărătorii Crucei aceleia sub semnul căreia s'au născut, pe care au sărutat-o în copilărie și căreia i s'au închinat cu smerenie. Crucea îi înlănțuie astăzi matern în cimitirul sub care camarazii își dorm somnul de veci.

Camarazii germani

Pentru ziua asta, au coborît de pe nave și camarazii germani. In costumele lor albe s'au încadrat în bleu-marinul marinarilor noștri și pașii înfrățiți se îndreaptă acum spre locul de pomenire.

Marinarii germani care au luptat cot la cot pe apele Dunării noastre cu marinarii români, care au împărtășit cu noi aceleași bucurii și aceleași dureri, vin să se închine și ei pe mormintele acestor „unserė Kameraden" pe care i-au văzut luptându-se și murind la datorie. Florile pe care le aduc cu ei sunt mai mult de cât omagiul pentru un aliat căzut: sunt mărturiile vii ale nemărginitei lor dureri pentru acești camarazi, care puteau fi tot așa de bine și germani după cum erau români.

Pomenirea Eroilor

In biserica tixită de marinari ca și de camarazii dela alte arme veniți să aducă prinosul lor la această scurtă îngenunchere, părintele căpitan Capinus oficiază serviciul divin.

Sunt prezenți d-nii: contra-amiral Gheorghiu Al., comandantul diviziei de Dunăre, lt.-comandor Bujoreanu Florin, lt.-col. dr. Vasiliu Nicolae, căpitanii: Tăutu Marcel, Isbășescu Gh. și Gomulescu, col. Pravilă D-tru, maior dr. Băluțel, lt.-col. Cernătescu, cpt. Moșor, lt. Mircescu, Asp. Constantinescu, etc.

Glasul preotului împletește marea cunună a rugăciunii. Numele așezate simetric pe pomelnic se sparg acum cu ecouri adânci în suflete. In biserica asta sunt, pentru o clipă doar, ochi care s'au împlinit cu lacrimi, buze care s'au crispat la auzul unui nume cunoscut, al unui camarad bun căzut cândva la datorie.

Dar frunțile se ridică demne.. Și rugăciunea se scurge mai departe spre Dumnezeu: „și-o odihnește Doamne acolo în împărăția Ta, în locuri de unde a fost alungată suferința și unde este numai viața veșnică".

Pelerinaj la cimitir

Preotul, ofițerii și trupa se îndreaptă apoi spre cimitirul din deal, acolo unde eroii și-au înțelenit trupul în glia pe care au apărat-o. Crucile noui, deasupra cărora mâini grăbite au însemnat un nume viteaz, străjuesc morminte pe care pământul mai păstrează umezeala adâncului. D. contra amiral Gheorghiu, ofițeri germani și români presară flori pe morminte în timp ce preotul ridică rugăciuni.

Un moment de reculegere: ofițeri și trupa dau onorul, ultimul onor eroilor.

Cimitirul a rămas departe, în urmă cu soarele dogoritor, vegheat de paznicul ce mângâie fiecare mormânt, cu grija lui părintească.

Ziua Marinei s'a termiat în acest an, aici.

Sergent T. R. SAFTOIU N.

(Viața)

GALAȚI.

Sprijinul D-lui **Colonel Goțescu,** prefectul Județului, a fost neprețuit, grație cărui serbarea „ZIUA MARINEI" și Patronul Marinei, cu serviciul religios, pentru pomenirea eroilor marinari, din campaniile 1877—78, 1916—1918, și 1941, a avut parte de un public numeros și select, în cap cu toate autoritățile civile, militare și marinărești. Serviciul divin servit de preotul garnizoanei, — cor și muzică.

Pentru că biserica „MAVROMOL" care-i catedrală provizorie, își serba hramul, D-l Prefect a hotărât să facă invitațiile autorităților din oraș, iar Căpitănia Portului a Serviciilor Marinărești, în sala de recepție a Palatului N.F.R. — Sala a fost frumos pavoazată cu diferitele pavilioane de ale aliaților și naționale, împodobită cu plante și flori. Icoana **Sf. Fecioare Maria,** din sală servea drept altar.

D-l General **Popescu,** Comandantul Garnizoanei Galați, a invitat pe preotul Garnizoanei. O Companie de Infanterie de Marină cu muzica și Ofițerii Garnizoanei.

Societatea **Crucea Roșie,** a fost rugată de D-l Prefect de-a ne pregăti coliva, colaci, lumânări, pentru pomenirea morților eroi marinari, d-ra Directoare a Șc. Ortodoxe, a îngrijit a aduce aceasta la îndeplinire.

Cuvântarea președintelui Filialei Galați

D. comandor **Pompiliu Georgescu,** președintele filialei Galați, a spus:

Pentru a Lor ADUCERE AMINTE.

„LIGA NAVALĂ ROMANĂ" a organizat acest serviciu religios, în întreaga Țară.

In ziua când în porturile bătrânei DUNĂRI și MAREA NEAGRĂ, Marina noastră își serbează ziua, în cântecul bubuitului de tun, voi marinari slujitori ai Mării și Dunării — și voi toți câți înțelegeți și iubiți Marea și apa Sfântă a Dunărei, reculegeți-vă o clipă, în memoria Marinarilor, cari și'au dat viața în războaiele de Intregire și Reîntregire a Neamului și rugați pe Patroana noastră — Sfânta MARIA — ca să păzească sufletele celor 25 de Ofițeri, 10 Maeștri și 400 Grade inferioare.

(Urmează un minut de reculegere).

Vorbesc din partea d-lui Amiral **Eustatziu,** reprezentantul camarazilor marinari de toate categoriile.

Pomenirea marinarilor morți pentru Țară și Neam, din cele trei războaie trecute — 1877/78, — 1913 —, 1916/18, și din cel actual 1941, ne reamintește că cele trei războaie trecute ne-au dat Independența, Regalitatea și Intregirea Neamului. Cel actual ne dă și ne va da, ce ni s'a răpit mișelește din întregire și poate o reîntregire mai complectă și cu fiii neamului vitregiți, prin meleaguri îndepărtate.

Alături cu armata de uscat, Marina și-a făcut, pe deplin, datoria. Dealtmintrelea Marinarul, prin profesiunea lui, este în continuă luptă pe viață și pe moarte, cu elementele naturei, — a probat-o de atâtea ori.

Astăzi și'ntotdeauna noi toți cari suntem în viață, ne închinăm cu evlavie, ca la Sfintele Icoane, pentru memoria Marinarilor căzuți vitejește, pentru apărarea Țărei și a Reîntregirei Neamului".

S'a oficiat apoi un serviciu religios pentru odihna sufletelor marinarilor morți pentru recâștigarea hotarelor.

După aceasta, asistența a trecut în piațeta palatului, unde d. col. Grecea a vorbit ostașilor despre importanța zilei și contribuția dată țării de marinarii căzuți pentru patrie. D-sa a urat M. S. Regelui Mihai I, M. S. Reginei Mame și d-lui general Antonescu, sănătate pentru binele țării, asigurându-i de întregul devotament. (Muzica a intonat Imnul Regal și Onorul la general).

PIATRA-NEAMŢ

La ora 11,20, pavilionul L. N. R. frumos ornat cu panglice tricolore, a fost încredinţat de d-l secretar al Filialei, unei gărzi de membri juniori (elevi normalişti), spre a fi transportat la Catedrală, unde au fost convocaţi toţi şefii de autorităţi civile şi militare, instituţii culturale, organizaţii patriotice, conducători de stabilimente industriale şi comerciale, etc

La 11,30, după terminarea serviciului divin, în prezenţa unui mare număr de reprezentanţi ai Garnizoarei şi autorităţilor de Stat, civile şi persoane particulare, Cuvioşia Sa Părintele *Cârlig,* profesor la şcoala normală, a oficiat un serviciu divin, pomenind numele eroilor marinari căzuţi în cele trei războaie trecute şi cei din actualul război, toată asistenţa stând îngenunchiată.

Corul Catedralei, de sub conducerea D-lui Inginer *Alexandrescu,* a dat răspunsurile.

La terminare, d-l Profesor *Dobrescu,* a vorbit despre însemnătatea zilei, iar D-l Profesor *Victor Ţăranu,* de la şcoala normală de învăţători a rostit următoarea cuvântare:

Viaţa unui popor este condiţionată în deosebi de apele care străbat teritoriul de locuit şi, din acest punct de vedere, putem constata din vremuri străvechi o legătură organică a poporului român cu văile râurilor, cu Dunărea şi cu Marea Neagră.

Ziua Marinei ne impune, azi mai ales, amintirea şi recunoaşterea permanenţelor istorice, care justifică şi pecetluesc existenţa noastră fără întrerupere, pe ambele versante ale Carpaţilor, dela Nistru, până la Tisa şi din Hotin până la Mare, aşa cum au fost definite hotarele noastre etnice de cel mai mare poet naţional şi aşa cum meleagurile noastre sunt păstrate, viu în conştiinţa şi vieaţa noastră spirituală.

Strămoşii noştri-Dacii îşi întindeau puternicul lor regat sub vestitul rege Buerebista, până dincolo de aceste hotare, iar cele două fluvii ale noastre n'au despărţit, ci au unit aceleaşi neamuri. In acelaşi timp, Marea însăşi devenea o apă ospitalieră aşa cum erau şi Dacii Pontici. Dunărea şi Marea au atras şi pe Romani, care au reuşit într'o vreme de glorie neîntrecută să creeze o nouă ordine în această parte a lumii. De-a-lungul văilor, de-a-lungul Dunării şi pe ţărmul Mării Negre, dela Odessus şi până la Olbia, unde se varsă Bugul în Mare, Românii au continuat vieaţa lor, păstrând energia lor latentă şi germenii unei culturi care trebue să se afirme uimitoare în timpul cel mai scurt.

La nesfârşitul şir de lupte pentru apărarea neamului şi a patrimoniului naţional, la actele de vitejie ale plăeşilor şi dorobanţilor, ale tunarilor şi sburătorilor noştri vestiţi, se înscriu în pagini nemuritoare şi marinarii noştri, care îşi leagă sufletul lor plin de avânt, de virtutea unor iscusiţi înaintaşi. Dacii erau şi corăbieri. In evul mediu, corăbierii munteni şi moldoveni stăpâneau cursul inferior al Dunării. Roman Muşat al Moldovei la 1391 şi Mircea cel Mare al Munteniei, la 386, se intitulau Domni dela munte până la mare şi singuri stăpânitori. Pe timpul lui Ştefan cel Mare, se poate vorbi de flota moldoveană, care înspăimântase pe Turci în Marea Neagră. De aceea s'au dat cele mai aprige lupte pentru Chilia şi Cetatea Albă, de aceea Ştefan al Moldovei cerea ajutorul Veneţienilor împotriva Turcilor păgâni. Mihai Viteazul crease o flotilă a Dunării şi ataca cetăţile turceşti, care au şi fost arse apoi de năprasnicul Domn, iar în sec. XVII, iau fiinţă şeicele domneşti. Impletindu-se cu ramura comercială, corăbiile şi vasele marine se desvoltă pe nesimţite, încât, odată cu domniile pământene, apar vase moldoveneşti pe Siret şi Prut, iar în porturile dela Dunăre chiar vase înarmate. Războaiele care au urmat pentru neatârnare şi întregire au pus totdeauna neted problema Dunării şi a Mării precum şi organizarea marinei româneşti. Aşa s'au întemeiat arsenalul marinei, poliţia Dunării, şcoala navală, liga navală română ; aşa s'au lansat torpiloare, şalupe înarmate, puitoare de mine, crucişetoare, canoniere şi chiar submarine ducând la organizarea unei apreciabile marine militare într'un timp, pe care puţini din noi l-au înregistrat şi şi-au putut da pe deplin seama de progresul marinei române.

Dar intrarea în acţiune a marinei noastre, a stârnit entuziasm şi admiraţie .In 1892, şalupa Rahova, opreşte cu tunul vasul rusesc Olga. In 1905, torpilorul rus Flag e silit să se retragă din faţa Constanţei, iar cuirasatul Potemkin se predă autorităţilor româneşti. In 1912 ,crucişetorul Elisabeta e trimis spre Constantinopol în largul mării ca să intervină la nevoie. In 1917, marina noastră a salvat la Brăila flota comercială alungând de pe Dunăre vasele bolşevicilor. După cum se vede, marina militară şi-a încercat puterea întâiaşi dată împotriva celui mai puternic şi mai ascuns duşman : Rusia, cu sorţi de izbândă, aşa cum astăzi a putut să se declanşeze într'o formidabilă bătălie navală, care a sdrobit şi capturat cele mai de seamă vase de război ale Sovieticilor.

Vitejia marinarilor români şi sacrificiul lor sfânt de astăzi a confirmat cu prisosinţă şi dreptul nostru juridic asupra mării, împlinind în ultimă etapă cerinţele de veacuri ale destinului nostru.

Azi, armatele glorioase ale Majestăţii Sale Regelui Mihai I, au ajuns iarăşi la ţărmul Mării lui Buerebista, între Bug şi Nistru, sub viteazul conducător de oaste generalul Ion Antonescu. Cetatea Albă şi Chilia nu vor mai fi niciodată înstrăinate, deoarece destinul românesc în Răsărit s'a împlinit !

Astăzi, marinarii români îşi serbează patronul într'un cadru festiv de glorie eternă.

Astăzi, în ziua Sfintei Marii, când gânduri tainice se împletesc cu depărtările albastre şi frământări adânci ale sufletelor se învolbură cu valurile mării, să trăim clipa cea mai emoţionantă a istoriei noastre naţionale, care a descătuşat din carapacea umilinţei anului trecut întreaga victorie străbună.

Pentru vieaţa naţiunii noastre, serbarea de astăzi este imn de mărire pentru pomenirea marinarilor ţărei şi marş de biruinţă pentru gloria Patriei reînviate.

Pentru Români, ziua de astăzi redeşteaptă entuziasmul lui 15 August, din 1916 şi, după cum marea nu se potoleşte sub furtună, aşa nu se va linişti sufletul nostru până la împlinirea idealului naţional ; aşa ne-au poruncit strămoşii, aşa doinesc codrii şi aşa vuiesc apele noastre toate dela Tisa la Bug şi de la Bug la Marea noastră, marea cea ospitalieră, unde străjueşte viteaza marină română.

Ciste eroilor marinari, mărire lor.

Trăiască Marina Română !

TÂRNAVA-MARE.

„Ziua Marinei", Vineri 15 Aug. 1941, s'a sărbătorit prin oficierea serviciilor divine la toate bisericile din judeţ, la care au luat parte autorităţile locale, pomenindu-se cu această ocazie eroii morinari căzuţi la datorie în campaniile din 1877-78, 1913, 1916-1919 şi în actualul războiu.

Nu s'a făcut nici un fel de chetă, nici în biserică, nici în afară.

TEMIŞOARA.

„Ziua Marinei" a fost sărbătorită anul acesta la Timişoara, într'un cadru special de reculegere, constând dintr'un serviciu divin în toate bisericile din oraşul Timişoara, pentru pomenirea eroilor marinari căzuţi în campaniile din 1877-78, 1913, 1916-19 şi actualul război.

La catedrala ortodoxă au luat parte toate autorităţile civile şi militare precum şi întregul personal marinăresc aflat în portul Timişoara.

După oficierea slujbei religioase, P.S.S. Părintele Protopop Dr. **Ţiucra Patriciu,** a ţinut o frumoasă cuvnâtare despre însemnătatea zilei de 15 August şi rolul Marinei de Război şi al Marinei Comerciale, în viaţa Statelor.

Nu s'au organizat distracţii (regate, jocuri marinăreşti, excursii cu vasele, etc.) nici chetă.

TURNU-SEVERIN.

Ziua Marinei a fost sărbătorită în acest an, în cadrul sobru pe care-l impun împrejurările actuale, prin pomenirea eroilor marinari căzuţi în campaniile din 1877—78, 1913, 1916—1919 şi în actualul război, prilejuind astfel momente de adâncă reculegere, necesare spre a înţelege toată măreţia jertfei lor.

In acest scop s'a oficiat la bisericele din localitate, câte un parastas pentru eroii marinari căzuţi la datorie, iar la orele 11, un Te-Deum la biserica catedrală, în prezenţa autorităţilor militare şi civile precum şi a unei numeroase asistenţe şi membrii L.N.R.

Sfânta slujbă a fost oficiată de un sobor de preoţi în frunte cu părintele protoereu Stefan Pârligras care, după rugăciune, a rostit următoarele înălţătoare cuvinte — redate în rezumat:

Zilele eroice pe care Neamul românesc le trăeşte astăzi, înalţă gândul şi inimile noastre spre sferele senine ale cerului Dumnezeesc, de unde sufletele vitejilor neamului nostru privesc spre noi şi ocrotesc fiinţa Patriei noastre cu jertfele lor.

Din şirurile lor nesfârşite, desprindem cu mândrie chipurile bravilor noştri marinari care s'au despărţit de viaţa pământească în chip eroic, dăruindu-o pentru apărarea şi mărirea Patriei noastre scumpe şi dragi.

De aceea, în această zi sfântă, când brava noastră Marina îşi serbează patronul — care este ziua Maicii Domnului — recunoştiinţa noastră întreagă, unită cu admiraţia jertfei lor, se îndreaptă către ei, întreaga suflare românească se înclină în faţa jertfei lor şi le omagiază pomenirea.

Scumpa noastră ţară este străjuită de bătrânul Istru şi de Marea cea mare, care au fost nu numai drumuri de hotar dar şi căi de legătură cu Apusul luminat, înlesnindu-ne păstrarea comunicării de viaţă civilizată cu neamurile mari ale lumii.

Aceste ape mari cari ne înconjoară au mai fost însă şi ziduri de apărare pentru Ţară şi Neam precum şi câmp de bătaie crâncenă şi glorioasă pentru eroica noastră marină.

La olaltă cu fraţii lor — ostaşii din celelalte arme — iubiţii noştri marinari au luptat încununându-se de glorie pe ei şi steagurile lor; câştigând astfel dreptul la omagiile şi nimbul de slavă cu care amintirea lor este păstrată în inimile noastre.

Azi, rugându-ne pentru sufletele lor preamărite în jertfă eroică, ne rugăm totdeodată şi pentru încununarea cu izbândă finală a întregei armate române, prin care neamul nostru îşi afirmă — azi ca şi ieri, ca şi totdeauna — virtuţiile şi calităţile sale de popor care merită, prin jertfele lui vitejeşti, să ocupe loc de frunte pe acest pământ, între neamurile capabile de jertfă şi progres.

Unindu-ne în cugete şi'n simţiri, să rugăm pe bunul Dumnezeu să binecuvinteze armatele române, de uscat, aer şi marină, să insufle la nesfârşit energia bărbătească şi jertfitoare în inimile ostaşilor noştri, pentru ca prin ei Ţara şi Neamul să se întărească în hotarele reîntregite şi să înscrie în cartea Neamului numai pagini de glorie şi slavă.

Trăiască Armata română, desrobitoare şi glorioasă în frunte cu tânărul nostru Rege şi marii ei comandanţi.

După terminarea serviciului divin, întreaga asistenţă, în frunte cu autorităţile militare şi civile, au parcus în procesiune drumul până la Monumentul Eroilor, unde, D-l Virgil Netta, Preşedintele Filialei L.N.R. a depus o ancoră de flori în amintirea eroilor marinari.

După această solemnitate, sărbătorirea patronului Marinei a luat sfârşit.

Persoanele distinse cu „Virtutea Maritimă"

M: S. Regele Mihai I cu decret-lege nr. 2390 a binevoit a conferi, cu ocazia zilei de 5 August 1941, persoanelor civile şi militare arătate mai jos, „Virtutea Maritimă" cl. III, următoarelor categorii:

NAVIGANT

Lupaşcu Dumitru, contra amiral în retragere; Dobrescu R. C-tin, comandor; Malcoci Petrescu Ion, comandor; Ulic I. Constantin, comandor; Jijie Adam, comandor în rezervă; Hâncu I., comandor în rezervă; Andonie Calistrat, comandor în rezervă; Blebea Iulian, comandor în rezervă; Georgescu Pompiliu, comandor în rezervă; Deleanu Eugeniu, căp. comandor; Paraschivescu Virgil, lt. comandor; Mărgineanu Ovidiu, lt comandor; Niculescu Constantin, lt. comandor; Gherghel Arpad, lt. comandor; Roşescu Gheorghe, lt. comandor; Dumbravă Alexandru, lt. comandor; Dimitriu Eugen, lt. comandor; Harting Gheorghe, lt. comandor; Toma Matei, lt. comandor; Petrescu Tocineanu Gh., căpitan; Calomfirescu Florian, lt. echipaje; Teodosiu Aureliu, lt. echipaje; Drăguşeanu Nicolae, lt. echipaje; Mihăilă Ioan, subl. echipaje; Vâlceanu Dumitru, pilot şef; Barbăcaru Vasile, pilot şef; Caraman Teodor, pilot şef; Apostol Cristache, pilot şef; Ciurea Pavel, pilot şef; Dumitrescu Mihai, comandant; Ştiubei Dumitru, lt. comandor; Cristalopol Nicolae, c-dant; Sava Gh., c-dant; Constantinescu Vasile, mec. şef; Praisler Cristea, mec. şef; Gheorghiu Alex., pilot; Ciupercă Alexandru, căpitan secund; Bondar Vasile, mecanic; Steflea Ion, mecanic şef; Dobrescu Vasile, căp. fluvial; Niculescu Gheorghe, căp. pr.; Ungureanu Gheorghe, căp. cdt.; Udrischi Remus, căp. pr.; Dima Gheorghe, căp. pr.; Tudora Marin, căp. pr.; Coadă Nicolae, mecanic pr.; Papadopol Ştefan, mecanic pr.; Gheorghiu Atanase, contra mecanic; Bălan Ioan, pilot şef; Munteanu Dumitru, pilot şef; Teodosopol Teodor, pilot şef; Gugiu Gheorghe, pilot şef; Oprea Gheorghe, cărmaci fluvial; Săvinuţă Onofrei, cârmaciu fl.; Dina Dumitru, cârmaciu fl.; Gheorghe Ion, cârmaciu fl.; Beller Arnold, Of. princ. marit.; Mircescu Ioan, căp. rez.; Teoharii Mircea, căp.; Cociaş Mihail, căp. maritim; Filipan Alexandru căp. mar.; Gheorghiu Virgil, of. pr. mar.; Marin Constantin mecanic pr.; Zamfirescu Nicolae, mecanic pr.; Coloman Satmary, mecanic principal; Rusin Justu Toma, mecanic principal; Atanasiu Sterian, mecanic principal; Apostoaia Alexandru, mecanic principal; Manu Alexandru, şef timonier;; Gâdiuţă Paraschiv, timonier; Marin Andrei, căp. fluvial; Munteanu Gheorghe, pilot; Fixman Anton, mecanic pr.

NENAVIGANT

Drăghicescu Decebal, int. col. rez.; Ianculescu Mihail, int. col.; Safirescu Teodor, int. col.; Petrescu Cezar, lt. col.; Dimitriu Traian, lt. comandor ing.; Marinescu Vasile, căp. ing.; Crăciuneanu C-tin, căp. ing.; Panait Ion, căp. rez.; Rădulescu Dumitru, căp. rez.; Apostol Gheorghe, subl. echipaje; Zamfir Vasile, mstr. mil. pr.; Bejenaru Vasile, mstr. mil. I; Constantinescu Decebal mstr. mil. II; Vasiliu Matei, mstr. mil. II; Enache Sotir, mstr. mil. III; Teodorescu Alexandru, mst. mil. III; Teodorescu Cristian caporal t. r.; Năstase Maria, ing.; Ionescu Stancu, şef de secţie cl. II; Dimitriu Ion, şef de birou II; Voiosu Constantin, ing. insp.; Mihăilescu Costin, ing. şef; Mugur D. Gheorghe, profesor; Lascăr Constantin, căp. port; Mihăileu Florea, căp. port; Moraru Ion, căp. port; Mihăilescu Ion, căp. port; Barozi Gheorghe, ofiţer de port; Lazaru Nicolae, of. de port; Zărnescu Mangalea, of. de port; Ghenciu P. Gheorghe, armator; Gheorghiadè A., director general S. R. D.; Dumitrescu Ştefan, insp. port; Teodorescu Ionel, armator; Rurac Victor, inspector; Damian Anton, şef de serv.; Filip Teodor, int. maior; Florea Constantin, casier general; Georgescu Telemac, controlor; Stănescu Dumitru, insp. pr.; Vişinescu Dumitru, director contab.; Ionescu Gheorghe, şef de serv.; Boambă Dragoş, şef divizie; Tinc Grigore insp. pr.; Mihăilescu Nicolae, agent pr.; Mungiuri Iancu, agent marit.; Ionescu Vasile, şef de secţie; Răduţescu Virgil, medic col.

GLASUL PRESEI

Frăţia Germano-Română pe întinsul apelor.

de C'Amiral Adj. NICOLAE PĂIŞ
Ministru Subsecretar de Stat al Marinei

Cooperarea cu Germania, în ceeace priveşte apa, are trei laturi :

1. militară,
2. technică şi
3. economică,

care corespund celor trei sfere de activitate ale Subsecretariatului de Stat al Marinei :

1. Marina Regală,
2. Şantierele de construcţii navale şi
3. Transporturile maritime şi fluviale.

In ceeace priveşte Marina Regală, colaborarea intelectuală este veche, ea se confundă aproape cu primele închegări ale Marinei noastre moderne.

In adevăr, mulţi din Amiralii şi ofiţerii superiori din Marină, au urmat cursurile Academiei Navale la Kiel, aducând cu ei şi difuzând cunoştinţele căpătate din experienţa marei marine germane şi spiritul de disciplină şi metodă, caracteristic poporului şi militarilor germani.

Stagiul de perfecţionare pentru manevra velelor efectuat de către echipajul navei şcoală MIRCEA pe navele şcoală cu vele ale Marinei germane şi stagiul de perfecţionare în submarine efectuat de către echipajele submarinelor noastre în şcoala de submarine germană, sunt exemple mai recente ale acestei colaborări. .

In prezent, Misiunea Navală Germană şi Marina Regală înlănţuite prin acelaş ideal, îşi unesc eforturile unităţilor şi îşi amestecă sângele marinarilor lor în lupta contra inamicului comun şi cel mai frumos exemplu al acestei frăţii de arme, îl constitue alungarea navelor inamice ce intenţionau să atace Constanţa, acţiune ce a avut ca rezultat scufundarea distrugătorului bolşevic „MOSCOVA".

Latura technică a colaborării româno-germane este în plină desvoltare.

Inceputurile cele mai concludente datează încă din anul 1936 când se comandă la Şantierul „BLOHM şi WOSS" o navă şcoală cu vele care să formeze pe tineri în aspra meserie de marinar, navă ce a străbătut oceanul şi mările în nenumărate rânduri, făcând onoare pavilionului nostru.

In anul 1938 se înfiinţează în colaborare cu industriile de construcţii navale germane, Şantierul Naval Galaţi în care se construesc nave de răsboi şi comerciale.

Şantierul este în plină activitate iar realizările mai de seamă sunt cele 2 submarine lansate în ultimul timp, nava puitoare de mine „AMIRAL MURGESCU", Docul Plutitor în construcţie şi cele mai importante reparaţiuni la navele marinei militare.

Cu concursul technicienilor germani s'au format cu această ocazie specialişti sudori, mecanici, motorişti şi turbinişti, nucleu favorabil unei normale desvoltări a acestei industrii la noi în ţară.

In prezent, de acord cu Misiunea Germană, se studiază mărirea numărului şantierelor şi complectarea utilizării lor, pentru ca în legătură cu celelalte mari uzine existente în ţară, să se poată construi şi alte tipuri de nave, astfel ca această colaborare tehnică să dea roadele cele mai bune.

Colaborarea din punct de vedere al transporturilor maritime şi fluviale a fost şi este o necesitate imperioasă.

Dinamica economică a spaţiului sudestic european este indisolubil legată de navigabilitatea pe Dunăre.

In prezent Dunărea este unicul drum navigabil al Europei de Vest cu cea Orientală.

Navigaţia Fluvială Română cu un parc de şlepuri şi tancuri apreciabil, a contribuit în largă măsură la transportul petrolului şi grânelor spre Centrul Europei, aducând spre Gurile Dunării produse fabricate ce iau apoi calea mării spre Orient.

Convenţiile încheiate succesiv cu societăţile de transporturi fluviale germane şi efortul comun pe care îl fac în prezent navele fluviale germane şi române pentru alimentarea şi menţinerea potenţialului de luptă a celor două armate înfrăţite, sunt garanţia unei rodnice colaborări în viitor.

Transporturile maritime în legătură cu Germania, îşi au şi ele o tradiţie. Navele Serviciului Maritim Român au transportat multe grâne în porturile germane de pe coasta Mării Nordului, înconjurând Europa, iar prin convenţii cu societăţile de navigaţie germane, s'a asigurat încă din anul 1926 tranzitul prin porturile dunărene a mărfurilor din Levant şi Europa Centrală.

Transporturile grânelor din porturile ruseşti spre Germania, cu cea mai mare intensitate este manifestarea din ultimul timp a strânsei colaborări pe acest tărâm.

Inlănţuite în prezent pentru susţinerea efortului pe care Germania şi România îl fac pentru stârpirea ameninţării bolşevice, marinele militare şi comerciale germane şi române se vor susţine şi completa reciproc şi în viitor, atunci când pacea va reveni, spre a contribui la refacerea şi asigurarea spaţiului Est European.

(„Transilvania")

Comandanţii, ofiţerii, maeştrii şi echipajele Marinei Regale

de Lt.-C-dor VERBICEANU MARIUS

Echipaj la posturile de luptă ! Iată semnalul de avânt şi vitejie, pe care sifleele şefilor de cart l'au fluerat prelung, pe bordul zveltelor vedete, pe cuirasele puternice ale monitoarelor, pe punţile metalice ale distrugătoarelor şi canonierelor noastre, atunci când goarna desrobirei scumpei noastre Basarabii a sunat şi când viteazul Conducător al Ţării şi armatei noastre, — înfrăţită în moarte şi izbândă cu neînfricaţii şi nebiruiţii soldaţi ai celei mai strălucite armate din istorie, aceea a genialului Conducător al destinelor lumii, Adolf Hitler — a poruncit : „INAINTE".

Ei, ostaşi ai Marinei Regale, ei fraţi ai valurilor mării şi străjeri neobosiţi ai ţărmurilor şi ostroavelor şi deltei Dunării, ei, au pornit la luptă crâncenă contra navelor bolşevice, cu flamura biruinţei ridicată la catarg, — cu prova îndreptată spre inamic şi maşinile pe drum înainte.

In mâinile lor, în îndemânarea lor, a timonierilor, în iuţeala fulgerătoare cu care vor ridica semnalele, stă soarta escadrelor şi navelor noastre.

In mâinile lor, ale tunarilor, în agerimea ochiului lor de vultur, stă viaţa bastimentului lor şi moartea navelor bolşevice, care la pupă au atârnat pânza roşie şi însângerată a revoluţiei, care flutură ca un simbol de moarte deasupra întregei omeniri. Tunurile sunt încărcate, tunarii sunt la posturi cu o singură salvă bine ochită, astrul roşu al revoluţiei comuniste va fi smuls din bastonul lui şi aruncat pentru vecie în valurile spumegânde ale mării. In mâinile lor, a minerilor, în felul cum vor fi aşezat barajele de mine,

ca un brâu nevăzut de apărare şi ca un colan de perle negre uriaşe şi groaznice în mânia şi explozia lor, în jurul porturilor noastre de pe coastele mării, stă siguranţa şi existenţa populaţiei civile din aceste porturi, care şi-a pus toată nădejdea în ei şi care pot dormi liniştiţi, în dosul barajelor de mine ucigătoare.

Mândria şi bucuria lor poate să izbucnească nestânjenită: căci o singură şi uşoară atingere a unei mine aşezate de ei, trufaşul distrugător Moscova, fala marinei bolşevicilor, a sărit în aer, iar salvele tunarilor noştri au desăvârşit dezastrul faimosului distrugător, care a pierit în valuri cu aproape tot echipajul.

Cinste şi glorie tunarilor, timonierilor, torpilorilor, minerilor, mecanicilor şi fochiştilor, Marinei Regale.

Dacă oamenii de punte, au fost aceia care la aer curat, în desmierdarea brizei marine, in balansul legănător al vasului, au luptat cu inamicul faţă în faţă şi piept la piept; dacă ei l-au văzut, l'au bombardat şi l'au fundarisit cu armele lor variate şi zdrobitoare, ei mecanicii şi fochiştii Marinei Regale, au dreptul la cel puţin tot atâta laudă şi merit, ca şi camarazii lor de punte; ba, meritul lor este cu atât mai nobil şi mai strălucit, cu cât este mai modest şi mai ascuns în penumbra asurzitoare şi sufocantă a maşinilor şi căldărilor, unde ei ciclopii obscuri, aproape în pielea goală, orbiţi de sudoare şi de fum mistuind ca diavolii petrolul şi cărbunele în cantităţi imense, în gurile de moloch ale căldărilor şi manevrând cu măestrie lopata şi rangalul, supapa şi ventilul, au menţinut presiunea la înălţime, pentru ca ordinele Comandantului date prin telegraful maşinilor sau prin port la voce, să poată fi executat întocmai, astfel că duşmanul să poată fi învins. .Mulţumită marinarilor de toate specialităţile Marinei Regale, duşmanul a fost şi va fi răpus.

Dar, pe puntea de comandă şi la diferitele posturi alături de ei, au stat Comandanţii, Secunzii, Ofiţerii, Aspiranţii şi Maeştrii lor, cari, zi de zi, la larg şi la uscat, la Ţiglina ca şi la distrugător, monitor şi submarin, i-au învăţat din timp de pace să mânuiască cu măestrie armele pe care i le-a încredinţat Patria.

Ei sunt şefii lor de zile bune şi de zile grele, care întotdeauna au împărţit cu ei ştiinţa şi capacitatea lor, munca şi bunătatea lor, bucuria şi timpul lor.

Ţara a dat pe mâna lor paza Dunării, a deltei şi a coastelor ei Maritime. Marina bolşevică o fi mai mare şi mai numeroasă, dar e moartă; în ea nu bate pulsul nici unui ideal, pe când navele noastre zvelte şi uşoare, iuţi şi manevrile, au fiecare câte un creer: Comanlantul, câte un suflet: Statul Major şi câte o inimă — echipajul, o inimă care pulsează şi trăeşte numai pentru acelaş sacru Ideal.

Moartea sau biruinţa pentru Patria noastră scumpă tuturor.

Ţara poate fi liniştită — apele Mării Negre vor fi dragate, delta Dunării este aerisită de duşmani — hidra bolşevică a fost decapitată de multe din tentaculele ei, de către vitejii ostaşi ai Marinei Regale, aşa că marea noastră a fost şi va rămâne a noastră pentru totdeauna.

(Ordinea)

Submarinele

de von WALDEYER HARTZ
căpitan de marină şi profesor

Atât în războiul mondial cât şi mai târziu, multe condee sârguincioase au căutat să descrie construcţia submarinelor, performanţele şi isprăvile lor. O armă nouă păşise în scena istoriei războiului şi a ştiinţei militare, cu formarea căreia inventatorii s'au ocupat în mai toate continentele şi în toate secolele dearândul. Atacurile îndreptate împotriva războiului submarin, stăteau în cursul războiului 1914—1918 sub semnul propagandei, au fost analizate şi apreciate după încheerea păcii — cu toată obiectivitatea cuvenită. Insuşi Lloyd George recunoştea în volumul III al memoriilor sale de război, că lupta împotriva submarinelor a fost elementul hotărîtor, care a determinat soarta războiului. Nicio propagandă nu poate nimici pentru întotdeauna o asemenea armă importantă.

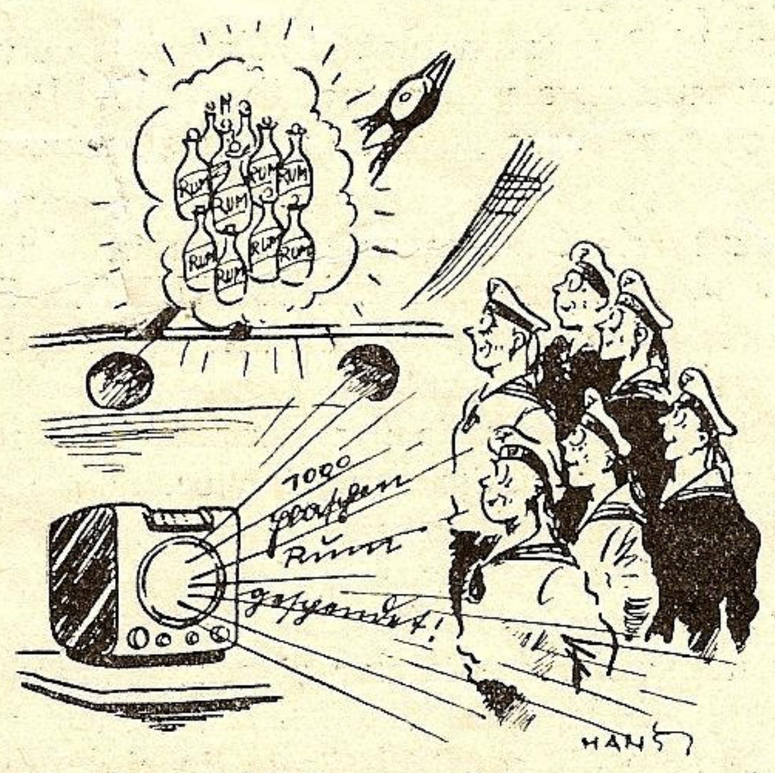
Este de mult cunoscut faptul că Franţa s'a opus cu cea mai mare îndârjire şi persistenţă tuturor restricţiilor în domeniul înarmărilor navale, susţinute la toate conferinţele de stăruinţele engleze şi anume: complecta abandonare a armei submarine. Dar acest merit i-a revenit îndeosebi amiralului francez Castex, care în lucrarea sa voluminoasă „Theories Strathegiques" se erijează într'un apărător dârz al submarinului.

Dar chiar în Statele Unite a apărut o publicaţiune, care, deşi sub altă formă, militează totuşi călduros şi convins în favoarea acestei arme. Lowel Thomas a scris despre „cavalerii adâncimii", creind o epopee impresionantă şi neasemuitoare cu lucrarea vreunui alt autor. Lowel a reuşit să descrie în culori impresionante, tot efortul şi toată abnegaţia, care caracterizează în gradul cel mai înalt acţiunea submarinelor, arătând o înţelegere profundă pentru serviciul aspru şi plin de pericole al echipagiilor. Cartea sa a făcut ocolul pământului în sute de mii de exemplare. Ochii tinerilor străluceau cetind peripeţiile prin care trece submarinul, atunci când se află în misiune.

Câţi adulţi nu şi-au format perceptul de a lupta tot aşa de bărbăteşte şi de viteaz, şi dacă soarta o cere, să moară aşa, cum au murit eroii submarinelor. Lowel Thomas a accentuat limpede că lucrarea sa se bazează pe adevărul pur. şi acest adevăr nu reprezintă altceva decât eroismul adevărat şi nefalşificat.

Toate marinele dispun de submarine. Pentru fiecare om înţelegător există în prealabil convingerea de înrâurirea masivă a formelor, care n'au abandonat nici azi în întregime relaţiunile lor cu vasele de pânză. Când s'a născut arma terestră mobilă, armata blindată şi de oţel a cavalerilor medievali îşi pierduse rostul. In momentul apariţiei mitralierei, s'a luat infanteriei posibilitatea de a acţiona prin atacuri frontale masive. Viaţa omenească este guvernată de legea eternă şi supremă a progresului. Şi acesta avansează câteodată încet. Pe urmă vin anii, când nu există nici un fel de oprire, când totul trece cu o vijelie nemai pomenită. Privită din punct de vedere al technicei, rezolvirea problemei motoarelor a fost aceia care a produs revoluţia în sânul omenirei, în obiceiurile şi în concepţiile ei de viaţă. Fără perfecţionarea motoarelor, azi n'am avea nici avioane, nici submarine.

Dar problema submarinelor nu se poate rezolva, privită fiind numai prin prisma motoarelor. Optica a venit în ajutor, creind periscopul. Motorul şi periscopul au dat astfel viaţă trupului inert al submarinului. De circa 40 de ani, arma submarină a devenit periculoasă. Ea nu va dispare, decât în cazul când va putea fi înlocuită prin alta mai bună. Trebue deci să ne ocupăm fără nici o prejudecată de situaţia acestei arme. Este cunoscut că submari-



O mie de sticle de rom?
Iată un dar venit la timp!

nul suferea la sfârşitul războiului mondial de câteva insuficienţe de ordin technic. Acestea au fost înlăturate, pe cât au permis experienţa şi condiţiile technice. Pe de altă parte nu se poate deasemeni ignora faptul că şi posibilităţile de apărare împotriva submarinelor au crescut. De câte ori n'a avut loc în viaţa de toate zilele o desvoltare paralelă a lucrurilor ?

Când, la începutul războiului mondial, submarinele îşi făceau debutul în arena luptelor navale, marile vase încă nu-şi formaseră un plan de apărare împotriva loviturilor date de această armă tânără. Toate marinile se mulţumeau cu fixarea de observatori împotriva submarinelor, cari căutau cu febrilitate periscoapele acestora şi erau de foarte multe ori păcăliţi de diferite obiecte inofensive ca de exemplu cutii de conserve plutitoare, sau semne pescăreşti. Se credea, că pericolul poate fi înlăturat cu ajutorul focului energic al artileriei uşoare şi mijlocii. Aceasta era încă o mare înşelare. Războiul mondial a descoperit treptat o serie de mijloace de apărare mai eficace decât focul de artilerie, care n'a prea dat în practică rezultate favorabile.

Dacă în războiul actual, comandanţii submarinelor germane secundaţi de echipagiile lor, luptă cu acelaş spirit de combativitate, ca înaintaşii lor în războiul mondial, dacă ei învinq zilnic dificultăţile din ce în ce mai mari, aceasta însemnează că lupta o duc oamenii şi nu vasele. Ofiţeri tineri, locotenenţi şi căpitani de vas conduc această armă, de care în viitor nu se va mai putea dispensa războiul naval ; compensând prin vigoarea lor fizică şi puterea lor de acţiune, toate obstacolele şi piedicile puse de inamic.

Căpitanul Sukling, unchiul lui Nelson, a insistat foarte mult ca nepotul său să-şi facă educaţia navală pe bordul micilor vase de război, unde putea afla adevărata atmosferă patriotică. Căpitanul Sukling ştia ce face. Marina germană este convinsă că spiritul submarinelor formează spiritul adevărat de luptă şi că flota, care familiarizează pe tinerii ei ofiţeri cu armă submarină, săvârşeşte cea mai bună operă de educaţie.

(Acţiunea)

Presa italiană despre succesele flotei româneşti pe Mare şi pe Dunăre.

Ziarele italiene au comentat la vreme rolul deosebit atribuit flotei noastre pe mare şi pe Dunăre, şi lupta titanică dusă de această flotă împotriva forţelor sovietice mult superioare, precum şi rezultatele fericite obţinute până în prezent.

Astfel „Messagero" din 29 Iunie publică un mare reportaj sub titlul : „Cum a fost scufundat „Moscova" giuvaerul marinei Sovietice", din care extragem : „Vom descrie astăzi sfârşitul unei nave, giuvaer al marinei de război sovietice, navă care nu împlinise nici doi ani de existenţă şi la prima ieşire în timp de război, s'a dus să fie scufundată în adâncurile mării în faţa portului Constanţa, la 25 mile dela intrare. Sfârşitul fără glorie al acestui giuvaer a pricinuit multă amărăciune Bolşevicilor. Prima şi ultima sa misiune de răsboi a început în dimineaţa de 25 Iunie, când, însoţit de un alt conducător de flotilă, de acelaş tip, Moscova a apărut, pe la ora 5 dimineaţa, în faţa oraşului Constanţa, căutând să forţeze trecerea prin baraje, pentru a se apropia şi bombarda Constanţa.

După ce „Moscova" a fost scufundată cealaltă navă de război bolşevică, încadrată şi atinsă de artileria navală şi de coastă, a fost silită să se depărteze într'un nor de fum.

Tot Messagero la 16 Iulie scrie :

„Marina Română a obţinut în aceste zile strălucitoare victorii asupra forţelor fluviale sovietice. In afară de scufundarea conducătorului de flotilă „Moscova" şi avarierea altui conducător de flotilă de acelaş tip, în faţa portului Constanţa, marinarii români, dând probă de curaj şi iscusinţă au reuşit să scufunde 4 vedete fluviale sovietice şi să avarieze un monitor.

Acestea reprezintă o pierdere simţitoare pentru forţele navale bolşevice".

Adăugăm că, în numărul de 18 Iulie, „Messagero" revine cu noi amănunte asupra activităţii marinei noastre, şi încheie expunerea faptelor cu aceste aprecieri : „Marina română, deşi dispune de forţe modeste, având în schimb echipaje curajoase şi bine instruite, şi-a dat şi ea contribuţia la succesul obţinut de Armata română, reuşind să distrugă şi să avarieze, în numai 25 zile, şapte unităţi navale sovietice". .

Iar „Popolo di Roma" din 22 Iulie arată importanţa contribuţiei de succes şi sacrificii adusă de flota română în lupta împotriva bolşevicilor.

(Universul)

Marina Regală Română în luptă cu colosul naval sovietic.

de Lt.-C-dor VERBICEANU MARIUS

Visul de aur al tuturor ţarilor cari s'au perindat la tronul fostei Impărăţii Moscovite, a fost cheile Mării Negre : Bosforul şi Dardanelele.

Dacă Marea Neagră înseamnă, pentru colosul dela Nord, plămânii de respiraţie, cele două strâmtori pot fi comparate cu traheea arteră, care permite să aflueze aerul în plămâni şi să dea mereu impulsuri noui de viaţă proaspătă, respiraţiei economice a U. R. S. S.

Cu toate că Sovietele au propovăduit întotdeauna o pace mondială ipocrită, pe când, în spatele acestui decor ideologic, camuflau munţi uriaşi de muniţii, parcuri nesfârşite de zeci de mii de tancuri şi un număr imens de aerodromuri, în care garau alte zeci de mii de avioane, cu gândul ocult de a da lovitura de graţie umanităţii, creştinismului şi civilizaţiei, la momentul oportun, totuş ele nu au uitat niciodată visul de aur al lui Petru cel Mare : cucerirea strâmtorilor, vis care, azi, mai mult decât oricând, a devenit şi pentru dictatorul dela Moscova, o obsesie dar mai ales un scop vital de primă necesitate economică fără de care bolşevismul este ameninţat de asfixie şi de moarte prin inaniţie.

Deaceea, potentaţii dela Moscova n'au precupeţit nici o jertfă pentru a pregăti din vreme o marină puternică în Marea Neagră, lansată din şantierele navale dela Odessa, Poti şi Nicolaev, şantiere foarte bine utilate şi cu o vastă capacitate de construcţie.

Flota roşie a Mării Negre a devenit dela 1920 şi până la începutul actualului răsboi o forţă navală apreciabilă, ca deplasament, număr de vase şi masă de foc ; o sabie a lui Damocles care era suspendată mereu deasupra strâmtorilor turceşti, reprezentând o energie potenţială, gata oricând a deveni actuală, cu misiunea bine definită de a forţa şi pune stăpânire pe strâmtorile Mării Negre, pentru a-şi asigura egemonia navală, economică şi mai ales politică asupra Orientului apropiat, precum şi extinderea tiraniei staliniste în întreaga lume..

Azi, după izbucnirea cruciadei anti-bolşevice, stau faţă în faţă în Marea Neagră, două forţe navale : de o parte flota sovietică, superioară flotei noastre.

Pe de altă parte stă întreprida şi viteaza Marină Regală Română, — iute şi sveltă ca o floretă — care, cu navele sale, cu eroismul strămoşesc pulsând în fiecare suflet şi în fiecare rotaţie de turbină sau de elice, îşi avântă provele temerare către inima Mării Negre şi până în rada porturilor sovietice, măturând de pe suprafaţa ei pavilioanele şi flamurile roşii, cu un total dispreţ de moarte, cu abnegaţie şi dărnicie.

Distrugătoarele noastre brăzdează valurile tumultoase ale mării şi explorează zone largi şi îndepărtate, în căutarea inamicului, pe care nu-l găseşte niciodată, mai ales acum, după dezastrul scufundării crucişetorului uşor „Moscova" şi a celor două submarine.

Distrugătoarele noastre descoperă inamicul, dar nu pregetă o clipă să-l atace cu toată puterea de foc a artileriei lor.

Crucişetorul „Moscova" este un exemplu viu despre puterea de foc a distrugătoarelor noastre, căci numai focul artileriei de pe „Mărăşti" l-a derutat şi l-a împins în plin deasupra barajului de mine, care l-a aruncat în aer şi l-a rupt în două.

Canonierele noastre pot fi numite pe drept cuvânt nave „miraculoase", căci oricând şi oriunde, sunt : „Bonnes a tout faire".

Ele nu au răgaz nici odată. Zi şi noapte ies la larg, unele după altele pentru a-şi îndeplini multiplele lor misiuni.

Ele draghează minele lansate de inamic în derivă sau din avion, în rada porturilor noastre sau în largul mării ; ele patrulează dealungul coastelor în cercetarea orizontului naval, pentru a descoperi pe inamic şi a lupta contra lui, spre a-l scufunda.

Ele es continuu din port, revin, iar es şi navigă mereu, pe calm sau pe furtună, dealungul coastei sau la larg, trag cu furie împotriva atacurilor aeriene şi evită bombele ucigaşe ale corbilor bolşevici ; în sfârşit, ele fac totul, chiar peste puterile lor.

Căutătoare de comori submarine, în speţă minele roşii, ele, le draghează şi le fac inofensive şi sunt în permanenţă în primejdie de a exploda deasupra lor.

Torpiloarele au aceeaşi misiune ca şi canonierele, dar cu ceva în plus : ele atacă inamicul cu torpila, iar submarinele roşii cu grenadele antisubmarine.

Indemânarea, promtitudinea, şi precizia comandantului şi echipajului torpilorului „Năluca", ce a scufundat din câteva grenade bine lansate un submarin bolşevic, vor rămâne scrise cu litere de aur în cartea războiului naval al Marinei Regale.

In sfârşit, vedetele noastre de mare, iuţi ca nişte săgeţi, fulgere nimicitoare ale navelor adverse, cu plinul de bombe antisubmarine la bord, ele îşi iau sborul zilnic spre zone îndepărtate, pentru a pecetlui cu sigilul grenadelor soarta submarinelor bolşevice.

In faţa acestui eroism toată suflarea românească trebue să-şi ridice cugetul şi fapta până la înălţimea muncii, a vitejiei şi a jertfei celor care au căzut pentru patrie, şi să depue pe proaspetele lor morminte un buchet împletit din florile recunoştinţei ; plecându-şi genunchii în faţa eroilor Marinei, să roage cu smerenie pe Creator de a da acestor suflete odihna meritată de jertfa lor, care a făcut flamura Marinei Regale să fluture falnic deasupra Mării Negre, neînvinsă şi biruitoare !

(Ordinea)

Corelaţia dintre ape şi păduri.

Inginer CEZAR CRISTEA

Trecu şi Sfântă Maria Mare, zi praznicală a Marinei noastre. „Cenuşereasa din poveste", tânăra noastră marină comercială şi de războiu, ale cărei începuturi se leagă pare că nostalgic de numele navei şcoală a bricului Mircea, şi prea puţinelor şalupe, vedete şi monitoare, a primit botezul focului încă din trecutul război de întregire, susţinându-ne retragerea şi plătind tribut greu sub focul ucigător, de pe dealurile Măcinului şi tot lungul Dunărei dela Porţile de fier până în Deltă, iar acum poate să ridice mândră creştetul ei nimbat de glorie.

Presa — prin reporterii săi „de războiu", — şi *radio,* în acele fragmente dela *„ora ostaşilor",* în care cu întretăiată răsuflare abia asculţi *jurnalul de pe front,* cu fapte de arme vrednice a ieşi din anonimatul tăcerii, — ne vestesc zilnic eroismul ostaşilor care au plătit prin moarte dreptul vieţei noastre viitoare ! *Nu au lipsit nici marinarii :* dela ofiţerul comandant, până la timonier, fochist sau tunar, fiecare avându-şi partea sa de contribuţie integrală în anonimatul jertfei echipajului, deplin sincronizate, la *marină, ca şi în aviaţie.*

Chiar micile *scenete radiofonice* îşi au tâlcul lor, o minunată terapeutică şi şcoală educatoare, pe lângă partea pur distractivă, închinată răniţilor, în deosebi.

Sfânta Maria, fecioara zămislitoare a divinului Christ ce avea să răscumpere păcatul ancestral, ea este protectoarea vieţei şi faptelor marinarilor, ocrotindu-i pe întinsul nesfârşit al apelor pline de farmec şi când e calmă, albastră ori verde şi cu dantelări albe, ori asfinţit de soare, — şi când valurile o înnegresc de mânie, spărgându-i de ţărm talazurile ameninţătoare pentru temerarii navigatori, — frumoasă în lupta ei de veacuri spre a frânge tirania zgurei pământului pe care vrea să-l cucerească, aşa cum a cântat-o *Zaharia Bârsan* în *„Balada Mării"* din *„Trandafirii roşii" :*

Nemărginită mare, de-apururi zbuciumată
Privind pe'ntinsul verde, ce milă-mie de tine,
Cum nu ştii ce-i odihna şi n'ai să ştii vreodată....

Şi finalul :

Te-aş blestemà... o *mare cu inimă'npietrită*
Eu n'aş face ca tine... cu toate că sunt om,
Dar vezi... mă uit cu milă la viaţa ta trudită
Şi prea eşti tu frumoasă... şi prea nemărginită
Să nu găseşti iertare în mine : un atom !"

Iar din vraja acestei eterate poezii, — *să ancorăm în lumea realităţilor,* la isprava de necrezut pe care au săvârşit-o *marinarii....* în ziua de 29 Iunie a. c., scufundând în adâncul Mării Negre marile distrugătoare Sovietice „MOSCOVA" şi avariind grav pe *„tovul Harkov"* (prevestitoare ale prăbuşirei Moscovei aevea, citadela blestemaţilor soldaţi ai lui Stalin şi năruirei gloriei Kremlinului înroşit), precum şi a câtorva submarine, — în regiunea Constanţa şi Mangaliei, pe când forţele fluviale — în patrulare, cu ajutorul artileriei de coastă şi a aviaţiei au scufundat : vedete blindate, şalupe, remorchere şi monitoare, marinarii fiind primii ocupanţi şi ai porturilor de pe Dunăre şi litoralul mării din Basarabia desrobită.

15 August ne evocă numele de legendă a frumoasei noastre *Regine poetă Maria,* care îşi lăsase zălog inima ei de aur, în *Balcicul : „Stella Maris",* minunată plăzmuire a naturei în dealurile albe de cretă, vegetaţia luxuriantă, mahalaua tătărească şi vilele noului oraş născut din vrednicia românească în numai două decenii! Câte nostalgii şi rezonanţe trezeşte în suflete vrăjitul nume *„Balcic",* legat de amintirea celei ce a creat : *„Ilderim"* şi *„Ţara mea" !*

Impreună cu *Odesa* împresurată, marele port rusesc — din Transnistria, ce intră în lotul nostru, — CONSTANŢA refăcută vor fi din nou perlele de pe ţărmul românesc al străjerilor latini la gurile bătrânului Danubiu şi ale Pontului Euxin.

Dar atunci... se pun implacabil *probleme noui* — pentru paza mării şi navigaţiei, — pentru propăşirea comerţului maritim ce va duce peste ţări şi mări bogăţia fără seamăn a renăscutei Daciei felix — şi *Marina noastră* va trebui *să fie aşa cum vremile o cer,* iar *noi toţi o dorim :* mare, înzestrată cu utilajul modern şi sigură pe destinele ei.

Aşa este şi VREREA tânărului Rege — la început de domnie epocală şi a *Generalului desrobitor — Conducătorul Statului român.*

Mai are însă şi ALTE SENSURI ziua marinei — care e în acelaş timp ziua apei şi a temperanţei.

Ziua apei ne impune să ne gândim serios la o serie de probleme ce angajează viitorul nostru economic. Cercăm a reaminti, schiţând numai în treacăt câteva dintre ele :

1. Corelaţia dintre ape şi păduri, sau între „huila albă", râurile şi gheţarii şi „huila verde" a codrului ce este rezervorul celuilalt. Vrei să stăpâneşti apele ? caută să ţii în mâini frâna lor şi zăgazul ce-l constitue armatura vegetaţiei forestiere.

Silvicultorul lucrează sus în munţi, la obârşia izvoarelor, pe când inginerul constructor şi hidraulic operează jos, la deal şi şes, plantaţiile şi lucrările de artă merg concomitent, complectându-se pentru a consolida terenul, coastele erozive, etc.

Inginerul I. Andreescu Cale (secretar general M. L. P. şi Com.) a atacat problema sub variate aspecte, scriind despre : „Influenţa vegetaţiei asupra regimului apelor şi utilizarea sa raţională", precum şi „Actualitatea problemei irigaţiilor în România", fiind şi campionul ideii quasiutopice pentru noi a „Navigabilizării Prutului", servind hinterlandul Basarabiei la redresarea Moldovei întregite şi a Iaşului agonisant.

Regretatul profesor M. Chiriţescu Arva, fost rector al Academiei Agricole, sprijinit şi pe experienţele prof. Tumin din Rusia, cu benzile de protecţie forestiere ca un baraj contra vânturilor şi co-

rectiv al secetei, în regiunile de stepă şi ante-stepă mai ales, scria despre: „Irigaţia aeriană" şi rolul covârşitor al pădurilor asupra curenţilor de aer şi precipitaţiilor atmosferice a apelor freatice, etc.

Drenajele şi irigaţiile sunt probleme esenţiale pentru viitorul agriculturii, ce rămâne la baza economiei româneşti, ori cât s'ar accelera ritmul industrializării ţării noastre ce va compta tot ca Stat agrarian, ţară de plugari oneşti.

2. Punerea în valoare a regiunii inundabile a Dunării şi marilor râuri este o poliţă ajunsă la scadenţă şi care se soldează cu inundaţii catastrofale şi despăgubiri de Stat pentru cei sinistraţi, în dauna economiei generale. Concomitent va merge şi cucerirea terenurilor sterile ce trebuesc puse în valoare şi integrate producţiei din care au fost sustrase prin delăsarea, lenevia, ori huzurul nostru.

Se va reda pădurii cele ale sale, teritorii unde nu o concurează alte culturi poate mai rentabile.

3. E necesară o nouă delimitare a proprietăţilor, şi în sfera de atribuţiuni a atâtor organe ce se suprapuneau până la sabotare reciprocă în exercitarea controlului şi lucrărilor regimului apelor, pendinte de ministerul Agriculturii şi al Comunicaţiilor.

Marea şi Dunărea deţin rolul inimei în organismul ţării, după cum pădurile sunt plămânii săi.

Nu se va neglija nici prezenţa acelor zăvoaie, lungi din regiunea marilor râuri şi a Dunării, impuse de necesităţile apărării naţionale, atare păduri şi zone de protecţie cerând stricta aplicare a regimului special şi tăerilor cu continuitate debarasându-ne de alte interese şi plăgi electorale, printre care se situează: delictele, defrişările, incendii şi calamitatea păşunatului.

4. Să se facă mai curând inventarul şi cadastrarea râurilor ţării, având cazierul lor: precipitaţiuni, debit, etiaje, sondagii şi studiul hidrologiei noastre, având grije la menţinerea stării împădurite în basinul de recepţie, mai ales dacă ţinem seama de caracterul torenţialităţii specific apelor noastre. Este necesar un organ unic, diriguitor, care să coordoneze activitatea multiplelor servicii technice.

5. Proectele judicioase ale inginerilor români să nu mai fie desconsiderate, preferindu-se soluţiile date de „specialiştii de import".

Să nu ne lipsească nici curajul marilor înfăptuiri care să poarte pecetea duratei, înfruntând veşnicia, iar nu tot lucrări superficiale cu caracter efemer.

In cursul de Agrologie, prof. Chiriţescu Arva scrie: „Seceta nu stă în lipsa de precipitaţiuni atmosferice, ci în risipa ce o facem anual cu această apă".

Şi „Ne revine nouă, inginerilor, datoria să creem cadrul politicei hidraulice, menită să înfrâneze risipa celui mai important izvor de viaţă şi de bogăţie care este Apa", sunt cuvintele cu care, încă de acum un deceniu, încheia d. Andreescu Cale: „Problema irigaţiilor în România", actuală atunci, ca şi astăzi...

La ministerul Lucrărilor Publice avem emeriţi technicieni conducători, fapt ce îndreptăţeşte nădejdiile noastre, atât în rezolvarea problemelor technice dela acel Departament, ajutând şi celorlalte departamente ce au caracter technic-economic cât şi la restaurarea erarhiei elitelor spirituale şi morale, printre care se situiază Corpul ingineresc.

(Curentul)

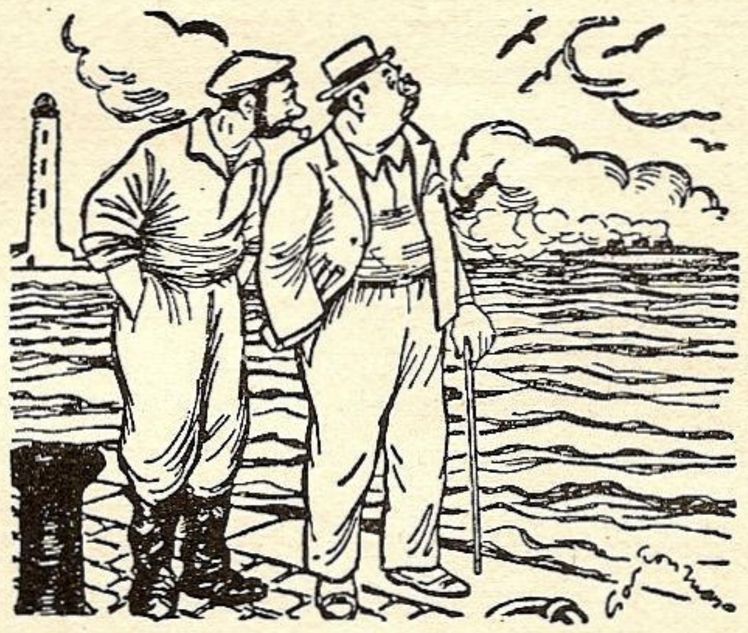
Marina noastră comercială.

R. V.

Am avut, pe vremuri, minunate vapoare de călători. Nu prea multe, dar organizate atât de bine, încât stârneau admiraţia străinilor cari călătoriseră prin toată lumea, şi aveau, deci, la îndemână, mijloacele comparaţiei.

Românii au fost totdeauna marinari. Invăţăm cu plăcere meşteşugul acesta greu şi avem o deosebită înclinaţie pentru el. In mijlocul furtunii marinarii români se simt în elementul lor. Li-i dragă marea, li-i dragă aspra muncă marinărească.

De când a început ofensiva contra Rusiei comuniste, tânăra noastră marină de război s'a dovedit mereu la înălţime. Ea a făcut faţă glorios unor încercări grele. Reportagiile de război publicate



— Vaporul acela face 30 de noduri pe oră.
— Şi cine stă să le desfacă ?

de ziare au dovedit şi capacitatea ei de luptă şi pregătirea tehnică a luptătorilor.

De mult s'a tot arătat că n'avem o marină comercială pe măsura nevoilor noastre, fiind nevoiţi să plătim pentru transporturile noastre, export şi import, câteva miliarde în fiecare an, vaselor comerciale străine.

Una dintre marile probleme ale viitorului apropiat este şi aceasta: sporirea marinei comerciale până la capacitatea necesară comerţului românesc.

Nu putem năzui, de sigur, să ne luăm la întrecere cu marile popoare, şi nici chiar cu popoarele mai mici cari au fost, de veacuri, popoare de marinari. Dar am dovedit că suntem apţi pentru îndeletnicirea marinărească.

Sporirea tonajului nostru comercial nu s'ar lovi de piedica lipsei elementelor destoinice. Cu voinţă şi cu tenacitate am ajunge să plătim în fiecare an tot mai puţin vaselor străine pentru transporturile noastre, până la totala împlinire a acestei nevoi cu mijloace proprii.

Statisticele arată că plătim în fiecare an vaselor străine, cheltueli de transport, aproximativ cinci miliarde.

Când vom ajunge să ne rămână aceşti bani în ţară vom fi rezolvat una dintre cele mai interesante probleme ale economiei noastre naţionale.

(Unirea)

România în traficul maritim de mâine.

Dacă reîntregirea ţării înspre răsărit satisface un principiu de dreptate etnică şi istorică ce nu putea rămâne multă vreme călcat în picioare, apoi reîntoarcerea în patrimoniul românesc a pământului basarabean, cu bogata şi variata lui producţie agricolă şi mai ales cu reînstăpânirea noastră totală şi absolută peste gurile Dunării şi peste ţărmul maritim cuprins între punctul de vărsare a Chiliei şi Limanul Nistrului, constitue pentru economia naţională un câştig nepreţuit, cu vaste şi nebănuite perspective de viitor.

Nu e vorba numai de traficul comercial, pe care importanţa Dunării în noul sistem de schimburi dintre Europa occidentală şi centrală îl va ridica la un nivel necunoscut până acum, dar la desvoltarea traficului comercial din sectorul dunărean se va adăuga chemarea la viaţă nouă a economiei basarabene şi a celei transnistriene, care bucurându-se de producţie excedentară, îşi vor găsi debuşeele fireşti spre porturile noastre maritime şi dunărene. Desăvârşirea şi întreţinerea navigabilităţii Prutului şi Nistrului vor înlesni şi mai vârtos desvoltarea acestui trafic, mai ales în comerţul de export.

De aci şi preocuparea factorilor noştri de specialitate de a studia încă de pe acum organizarea şi asigurarea mijloacelor technice de a răspunde practic viitorului trafic comercial cerut de expansiu-

nea economică firească a României de mâine şi de funcţiunea ce este chemată să împlinească aci, ca intermediară şi antrepozitară a schimbului de mărfuri dintre Occidentul şi centrul Europei deoparte şi regiunile Orientului, de altă parte.

In această serie de preocupări se încadrează, deci, şi programul de construcţiuni şi achiziţionări de vase comerciale, menite să satisfacă mai bine ca în trecut necesităţile noastre de transport şi în deosebi cele de export.

Nu mai e tolerabil să rămânem la tonajul flotei comerciale de până acum, care, în ce priveşte flota comercială de mare nu atingea în 1939 decât abia 58.000 tone, mai puţin — precum s'a spus — decât pierderile britanice săptămânale din războiul actual şi faţă de circa 400.000 de tone cât reprezenta flota maritimă jugoslavă.

Atât de puţin interes am acordat acestui important capitol, încât nici vasele de care dispuneam nu ştiam sau nu reuşiam să le folosim cât mai rentabil. Astfel, la încheerea şi în executarea convenţiilor comerciale cu alte state, acceptam ca în schimbul reciproc de mărfuri, transportul — chiar al mărfurilor exportate de noi —să se facă exclusiv cu vasele lor. Aşa se întâmpla cu cerealele noastre, care în loc să beneficieze de navlurile avantajoase ale vaselor româneşti, trebuia să plătească serviciilor maritime străine tributul transportului şi tot astfel se întâmpla şi cu petrolul românesc, — chiar cu cel al Statului rezultat din vânzarea redeventelor, precum vedem înregistrat cazul în Buletinul Informativ al Consiliului superior al transporturilor şi tarifelor din 1 Sept. a. c. Vasele şi tancurile noastre maritime trebuiau să umble hoinare, căutând aiurea prilejuri de navlosire, numai pentrucă în porturile noastre nu găseau întrebuinţare....

Asemenea situaţii sunt de neconceput în organizarea economică şi statală a României de mâine.

(Universul)

Importanţa serviciilor maritime.

Funcţiunile şi calităţile Comunicaţiilor Maritime, au o importanţă vitală în economia Statelor, căci pe de o parte capacitatea mare de transport şi eftinătatea relativă a navlurilor, iar pe de altă parte vastitatea regiunilor atinse, creiază condiţiuni optime pentru plasarea produselor de export şi pentru aducerea mărfurilor necesare consumului intern.

Intr'adevăr, prin utilizarea serviciilor de navigaţie, sfera de răspândire a produselor naţionale este sporită prin câştigarea unor debuşee noui, iar sursele de aprovizionare sunt împinse la depărtări mai mari spre folosul consumului intern.

Prin utilizarea navigaţiei maritime, taxele de transport a mărfurilor de export şi import se reduc, deci preţul lor de cost este mai scăzut, ceeace înseamnă pe de o parte că produsele de export pot înfrunta mai uşor concurenţa pieţelor străine lăsând un câştig mai mare producătorului din ţară, iar pe de altă parte produsele de import pot fi cumpărate mai eftin de consumatorii locali.

Cel mai mare avantaj al navigaţiei maritime naţionale consistă în aceea că mijloacele proprii de transport pot fi folosite pentru deplasări de mărfuri şi de călători la depărtări oricât de mari de coastele ţării şi prin aceasta preţurile transporturilor respective sunt sume care rămân în ţară, întărind astfel moneta şi avutul naţional.

Din cauza insuficienţei flotei noastre comerciale maritime, se aprecia în timpuri normale (1938) că prin utilizarea vaselor străine, totalul taxelor de transport aferente mărfurilor ce eşeau sau intrau anual în ţară, reprezenta un export de valută românească de 5—7 miliarde lei.

Acesta este o situaţie extrem de dăunătoare şi dacă socotim că ea s'a repetat ani dearândul, putem cu greu să ne închipuim tot ceeace am fi putut realiza în ţară prin folosirea acestor sume trecute în mâinile armatorilor şi statelor străine.

Sunt ţări al căror efort este foarte redus şi care reuşesc totuşi să aibă o balanţă comercială favorabilă graţie flotei comerciale; executând transporturile altora, aduc bani în ţara lor. Acesta este cazul Greciei şi al Norvegiei.

Ţările neînzestrate cu fericitul privilegiu de a avea eşire la mare, precum Elveţia, Ungaria şi fosta Cehoslovacie au făcut mult pentru a îndulci consecinţele defavorabile ale acestei situaţiuni.

Astfel, Elveţia a început prin a închiria vase din Anglia şi a folosi portul italian Genua. Din cauza războiului actual, ţările utilizând flota comercială numai pentru nevoile lor, Elveţia s'a văzut obligată să grăbească creiarea unei marine comerciale proprii care azi are un tonaj de peste 140.000 tone (noi avem 58 de mii tone).

Acest tonaj fiind considerat ca insuficient pentru nevoile comerţului exterior transmaritim, s'a înfiinţat o nouă societate „Suisse Atlantique" cu scopul de a spori capacitatea flotei comerciale.

Folosirea porturilor Genua şi Lisabona implică un trafic care întâmpină actualmente dificultăţi din cauza supra aglomerării serviciilor feroviare italiene, portugheze, spaniole şi franceze. Pentru înlăturarea parţială a acestor inconveniente, Elveţia foloseşte pentru atingerea pe uscat a porturilor străine, un important parc de autocamioane proprii.

Iată cum această ţară a reuşit prin mijloace proprii să înlăture obstacolele actuale ale liniilor sale de comunicaţii.

Ungaria, pe lângă utilizarea similară a portului Triest, a înţeles să folosească ruta dunăreană pentru a stabili legături directe cu ţările din Orientul Apropiat.

Flota ungară posedă actualmente cinci vapoare de tonaj redus capabile să circule pe Dunăre şi pe Mare pentru a se asigura curse regulate între Budapesta prin Sulina şi Marea Neagră către Levant şi Egipt.

Fosta Cehoslovacie se străduia prin creiarea zonelor libere în porturile străine şi printr'o abilă politică feroviară de tranzit, să înlesnească comerţului său exterior folosirea căilor maritime la care nu avea acces direct.

Se vede prin urmare, sforţările depuse de ţări nemaritime pentru a atenua acest inconvenient geografic al ţării lor.

Dacă aceste ţări au reuşit să-şi creieze în mod artificial acces la comunicaţiile maritime, cu atât mai evidentă apare sarcina ţărilor pe cari natura le-a înzestrat cu un litoral maritim, de a profita de acest fericit privilegiu.

Un alt capitol vast, asupra căruia nu ne vom opri în expunerea de faţă, îl formează indicarea mijloacelor utilizate de ţările maritime pentru încurajarea desvoltării flotei lor comerciale.

Vom arăta numai că la noi s'a făcut prea puţin pentru a ne pregăti etapa premergătoare creerii unei flote comerciale maritime şi anume câştigarea interesului opiniei publice pentru înfăptuirea acestei probleme care are o importanţă vitală pentru economia noastră naţională.

Intr'adevăr, pentru ca Statul să ducă mai uşor la bun sfârşit o operă de mari proporţii, care necesită investiţii importante şi o acţiune de lungă durată, este nevoe în această realizare de stimulentul permanent al interesului public.

Trebue apoi să se ţină seama de faptul că iniţiativa particulară poate contribui cu mijloace financiare importante în formarea fondurilor necesare pentru desvoltarea flotei comerciale maritime.

Războiul actual, dacă are efecte dezastroase asupra tonajului maritim, persuadează în schimb pe cei mulţi — şi în special pe cei din ţările cu o tradiţie maritimă mai puţin desvoltată — de folosul comunicaţiilor maritime.

Faţă de nevoile comerţului nostru exterior, parcul flotei noastre comerciale maritime este insuficient, fapt ce este evidenţiat prin următoarele constatări:

— din traficul maritim total de export, vasele sub pavilion românesc nu transport decât 8,38%;

— din traficul maritim de export de cereale, lemnărie şi alte mărfuri afară de petrol, vasele sub pavilion românesc nu transportă decât 14,2%; ;

— din traficul maritim de export de produse petrolifere, cele câteva tancuri particulare pe care le avem, abia transportă 4,96%;

— din traficul nostru maritim de import, vasele sub pavilion românesc nu transportă decât 8,38%;

In tabloul ce urmează sunt indicate tonajele flotelor comerciale ale diferitelor ţări în anul 1939 :

No. crt.	ŢARA	Tonajul flotei comerciale (în tone reg.siru)	De câte ori este mai mare flota respectivă faţă de flota română
1.	Anglia (cu dominioanele) .	21.001.925	360 83
2.	Danemarca	1.174 944	20,19
3.	Franţa	2.933,933	50,40
4.	Germania	4.482.662	77.02
5.	Grecia	1.780.660	30.59
6.	Olanda	2.969.578	51,02
7.	Italia	3.424.804	58,84
8.	Japonia	5.629.845	96,71
9.	Norvegia	4.833.813	83,05
10.	Spania	902.251	15,50
11.	Suedia	1.577.120	27,10
12.	Statele Unite	11.361.533	195,20
13.	Jugoslavia	382.000	6.56
14.	Turcia	180.000	3,10
15.	România	58.204	1,00
16.	Alte ţări	5.816.154	99,94
	Total	68.509.432	1.177,05

Se constată că noi avem 58.000 tone (mai puţin decât pierderile britanice săptămânale), ceeace înseamnă, spre exemplu, că flota norvegiană este de 83 ori mai mare, cea greacă de 30 ori, cea jugoslavă de 6,5 ori ,etc.

Această situaţiune va trebui să fie schimbată şi este bine să se ştie că ea va forma una din primele preocupări ale zilei de mâine.

Este de aşteptat că la terminarea actualului război, din cauza enormelor scufundări, să fie o lipsă foarte mare de vase comerciale maritime.

Pentru acoperirea cererilor urgente de produse aduse de peste mări, fiecare ţară va folosi exclusiv şi cât mai intens inventariul său maritim, astfel încât este de prevăzut că rapiditatea refacerii economice va depinde şi de mărimea şi calitatea flotei comerciale maritime şi fluviale, de care dispune fiecare Stat.

Reîntinerirea şi sporirea inventariului marinei noastre comerciale va trebui să formeze unul din primele puncte ale viitorului program de înfăptuiri, pentru ca astfel independenţa comunicaţiilor noastre transmaritime să devină o realitate spre marele folos al economiei româneşti. *(Excelsior)*

Expansiunea comerţului nostru pe mare.

Dacă prin tradiţie, ziua marinei a fost pentru noi un prilej de gânduri şi manifestări festive, ea trebue să fie deopotrivă — şi mai ales pentru noua Românie — un prilej de recapitulări, de inventarieri şi revizuiri a tot ce avem de făcut de aci înainte. Vom vedea atunci, că în ciuda aptitudinilor minunate dovedite de poporul nostru pentru meşteşugul marinăresc — se ştie doar că cei mai buni timonieri, piloţi şi mecanici sunt recrutaţi printre tinerii ciobani din regiunile de munte — şi în ciuda condiţiunilor deosebit de favorabile, pe care le oferă situaţia hidrografică şi geografică a ţării noastre, noi am întârziat până acum să folosim în măsura cuvenită aceşti factori excepţionali, dând desvoltarea maximă reţelei noastre de comunicaţii pe apă.

Dunărea maritimă şi coasta Mării Negre ne deschid drumul apelor spre toate răspântiile lumii, dar noi n'am ştiut să dăm la timp urmarea cuvenită acestei binecuvântate situaţii. După o statistică înfăţişată în ultimul număr al Buletinului Informativ scos sub îngrijirea Consiliului Superior al transporturilor şi tarifelor de pe lângă ministerul comunicaţiilor, în care se indică — comparativ — tonajele flotelor comerciale ale diferitelor ţări în anul 1939, totalul tonajului maritim de care dispune ţara noastră abia atinge 58.000 tone, adică mai puţin decât pierderile britanice săptămânale. Dacă deci, înzestrarea noastră în această privinţă nu poate suferi comparaţie cu Anglia, care, împreună cu dominioanele deţinea în 1939 o flotă comercială de peste 21 milioane tone registru, adică de peste 360 de ori mai mare decât a noastră, şi nici cu flotele celorlalte mari puteri maritime, ea rămâne, din păcate, inferioară chiar unor ţări mai apropiate de categoria noastră.

Astfel flota norvegiană dispune de un tonaj de 83 ori mai mare decât al nostru, Olanda de unul de 51,02 ori, Grecia de 30,59 ori, Jugoslavia avea deasemeni o flotă comercială maritimă de 6,56 ori mai mare, iar Turcia de 3,10 ori mai mare decât a noastră. .

Această deficienţă se resimte puternic în desvoltarea posibilităţilor noastre de expansiune economică şi chiar asupra condiţiunilor de valorificare a produselor noastre. Nu trebue să uităm că transportul pe mare fiind mai ieftin şi mai potrivit naturii produselor noastre exportabile (cereale, cherestea, vite, petrol), prilejul de a beneficia de taxe reduse de transport atât în ce priveşte mărfurile de export cât şi mărfurile pe care le importăm, duce la scăderea preţului de cost, astfel că produsele de export pot înfrunta mai uşor concurenţa pieţelor străine, asigurând un câştig mai mare producătorului indigen, iar, pe de altă parte, produsele de import ar reveni mai ieftine pentru consumatorul intern.

In plus, încasările realizate de pe urma reţelei proprii de transporturi maritime ar rămânea în ţară, întărind astfel moneta şi avutul naţional şi n'am mai fi nevoiţi să rămânem tributarii străinătăţii, prin utilizarea altor vase, cu sume, care se ridică anual la 5—7 miliarde lei, pentru transportul mărfurilor ieşite sau intrate.

Acum, când prin elanul trupelor române şi aliate, coasta maritimă a României s'a mărit, devenind în acelaş timp deplin stăpâni pe gurile Dunării, şi când perspective din cele mai strălucite se deschid pentru ţara şi economia românească în cadrul nouei ordine ce se cimentează pe Continent, dar mai ales în această regiune a Sud-Estului european, grija noastră de căpetenie este să ne pregătim pentru misiunile ce ni se deschid, împlinind toate lipsurile din acest sector atât de hotărîtor şi asigurându-ne independenţa comunicaţiilor noastre maritime şi fluviale.

(Universul)

Desvoltarea marinei noastre comerciale.

Buletinul informativ redactat de Oficiul de studii al Consiliului superior al transporturilor se ocupă în ultimul său număr de situaţia marinei noastre comerciale.

Autorul articolului arată că 60 la sută din vasele maritime care arborează pavilionul român aparţin Serviciului maritim român, care a fost înfiinţat acum 46 de ani.

Din lipsa unui program de desvoltare a cărui executare să fie urmărită mai mulţi ani, precum şi din lipsa unui efort financiar îndestulător, Serviciul maritim a fost menţinut într'o situaţie prea puţin corespunzătoare nouilor noastre nevoi de comunicaţii.

Acţiunea — destul de timidă de altfel — care a fost întreprinsă şi realizată în parte în anii trecuţi, de a se înlocui vasele S. M. R. îmbătrânite cu vase moderne poate fi socotită ca o măsură mai mult decât fericită, căci în situaţiunea actuală şi cea care va urma, când inventarul maritim mondial se micşorează şi se uzează, cumpărarea unor vase comerciale moderne rămâne imposibilă.

Pentru cumpărarea acestor vase Statul a învestit în anii trecuţi 1 miliard lei, sumă care este insuficientă faţă de cele 5—7 miliarde lei ce ies anual din ţară pentru plata armatorilor străini care transportă mărfurile noastre de export şi import.

Desigur că faţă de această situaţiune, cunoaşterea măsurilor ce pot fi folosite de Stat pentru a înlesni desvoltarea flotei comerciale maritime într'un ritm mai rapid, este utilă.

Consiliul superior al transporturilor şi tarifelor a examinat această chestiune încă de anul trecut într'o comisiune care fiind prezidată de d. ing. N. Caranfil, a fost alcătuită din d-nii : Amiral N. Păiş, Amiral Al. Gheorghiu, Amiral C. Boerescu, Ing. Cornel Ionescu, M. Filipide şi Comandor Gh. Constantinescu.

Expunerile, studiile şi schimburile de păreri ce au fost făcute în şedinţele Comisiei, constitue un preţios material documentar care va putea fi de folos, atunci când se va hotărî stabilirea unui program pentru desvoltarea marinei noastre comerciale.

Un regim de prime şi subvenţii

Statul poate creia un regim de prime şi subvenţiuni prin care să încurajeze exploatarea şi construcţia vaselor comerciale. In acest caz, cele mai bune sisteme de subvenţionare ar urma să fie alese din următoarele: pentru menţinerea legăturilor comerciale internaţionale dictate de politica economică a ţării se pot acorda fie subvenţiuni pe tona-km., pentru acoperirea deficitelor rezultate din exploatarea obligatorie a liniilor nerentabile, fie subvenţiuni pentru liniile regulate, prime de călătorie, etc.; pentru întinerirea şi modernizarea vaselor comerciale se pot oferi: prime pentru mărirea vitezei, prime şi compensaţiuni de întreţinere invers proporţionale cu vechimea vasului, prime pentru distrugerea vaselor vechi devenite neeconomice, prime pentru construcţia vaselor după anumite condiţiuni technice, prime pentru vasele construite în şantierele navale naţionale, etc.

Să se încurajeze participarea capitalului particular în întreprinderile de navigaţie, se uzitează ca asigurarea unui minim de beneficiu pentru capitalul învestit.

Regimul valutar şi vamal instituit de Stat să fie favorabil pentru desvoltarea flotei comerciale naţionale, în care scop ar fi necesar:

Să se acorde valută liberă pentru necesităţile exploatării, pentru amortizările şi plata sumelor ce reprezintă valoarea vaselor cumpărate în străinătate, să se acorde mai multă libertate în contractarea navlosirilor, etc., să se ofere tarife vamale speciale pentru importul de vase şi pentru materialele necesare construcţiei şi reparaţiei navelor; să se creieze avantagii pentru îndeplinirea formalităţilor de import şi export, simplificându-se — în special pentru anumite cazuri — procedura prea greoaie care este în uz.

Opera de finanţare

Statul să înlesnească obţinerea creditului necesar înfiinţării şi exploatării serviciilor particulare de navigaţie. In acest scop, măsurile de luat ar fi: înfiinţarea unui Institut de Credit Maritim; stabilirea unui regim juridic prin care ipotecarea vaselor să se facă în condiţiuni care să înlesnească obţinerea creditului; posibilitatea de a lombarda obligaţiunile emise la Instituţiile de credit ale Statului, etc.

Să se acorde avantagii de ordin fiscal întreprinderilor naţionale de navigaţie, ca: egalizarea tratamentului fiscal acordat întreprinderilor private cu cele de Stat; scutiri de taxe pentru: constituirea şi sporirea societăţilor de navigaţie, pentru contractele de transport; pentru contractele de gaj şi ipotecă asupra vaselor respective; pentru imatriculări, revizuiri şi măsurători pentru contractele de construcţiuni, reparări, cumpărări, şi închirieri de vase; pentru combustibilul şi lubrifiantul necesar exploatării, să se evite dubla impunere.

Să se ia măsuri pentru formarea şi utilizarea personalului în întreprinderile de navigaţie, prin înfiinţarea unor şcoli de navigaţie, dându-se o atenţiune deosebită învăţământului practic; instruirea aspiranţilor care au absolvit cursurile teoretice, prin ataşarea lor pentru practică pe lângă căpitănii, cari făcând transporturi ocazionale, fac şi acte de comerţ; Statul să trimită pentru practică pe absolvenţii şcolilor din ţară, la marile întreprinderi străine cu care au relaţiuni, plătindu-i din mijloacele sale, etc.

Transportul produselor noastre

In convenţiunile comerciale încheiate cu străinătatea să se prevadă ca transportul mărfurilor respective să se facă cu vasele Statelor contractante.

Acest procedeu esenţial nu a fost utilizat de noi, cu toate exemplele primite din partea altor ţări. Astfel, pentru cerealele româneşti exportate şi în schimbul cărora primeam diferite alte produse, majoritatea ţărilor ţineau neapărat să prevadă în convenţiile comerciale, ca transportul mărfurilor respective să se facă cu vasele lor, în timp ce noi nu pretindeam nici măcar o condiţiune de reciprocitate.

Acelaş lucru s'a întâmplat şi cu petrolul românesc — chiar cu cel al Statului rezultat din vânzarea redevenţelor — astfel încât cele câteva tankuri maritime româneşti neputând străbate în porturile noastre erau silite să colinde străinătatea pentru a căuta trafic.

Din această enumărare a măsurilor ce pot contribui la desvoltarea flotei noastre comerciale, se constată că posibilităţile Statului de a interveni în favoarea pavilionului naţional sunt multiple.

Odată cu întărirea convingerii că fără a putea întreţine cu mijloace proprii de navigaţie liniile maritime, necesare comerţului nostru exterior, nu putem fi beneficiarii tuturor avantagiilor şi odată cu normalizarea situaţiunei internaţionale, va trebui să se treacă la o acţiune menită să ridice Marina Comercială la un rang corespunzător nevoilor noastre de comunicaţii pe mare.

(Argus)

Dreptul nostru la mare.

Niciodată, marina noastră nu a fost îndrituită să-şi serbeze ziua cu mai multă mândrie decât azi.

De când a început războiul cu Sovietele, una din cele mai grele sarcini le-a avut marina noastră. Ea a avut nu numai misiunea defensivă de a face paza litoralului, ci a participat efectiv şi la luptele ofensive din sudul Basarabiei. Atât pe cursul gurilor Dunării cât şi în apele Mării Negre, unităţile noastre navale au îndeplinit misiuni extrem de dificile şi au înregistrat succese răsunătoare. Scufundarea vasului sovietic Moscova se datoreşte focului tunarilor marinei române. Aceiaşi tunari au avariat alte vase sovietice de luptă, au scufundat monitoare şi vedetè, au participat la acţiunile pregătitoare debarcărilor în deltă şi sudul Basarabiei.

Vasele noastre de războiu au întreprins acţiuni de surpriză asupra poziţiunilor întărite ale duşmanilor, au debarcat trupe, au făcut recunoaşteri, au păzit permanent litoralul încredinţat lor. E o activitate de zi de zi, de oră de oră, pe care marina noastră o îndeplineşte cu hotărâre şi pricepere de care dau dovadă numai marinile ce au o lungă tradiţie de lupte şi acţiuni glorioase.

Marinarii noştri vin, cum se spune cu un humor plin de tâlc, „dela munte". Acolo, pe cursul iute al apelor, în clocotul vârtejurilor râurilor de munte, şi-au format, de veacuri, aptitudinile marinăreşti. Şi dacă n'au obişnuinţa zărilor întinse, dacă nu cunosc nostalgia marilor călătorii, au în schimb toată îndrăsneala şi toată vioiciunea pe care o dă seculara lor luptă cu învolburările apei. Pe cursul Prutului, al Bistriţei, al Siretului, al Oltului, ei au învăţat, de mult, să cunoască toată perfidia apei dar şi toate binecuvântatele foloase pe care ţi le dă stăpânirea ei.

Veniţi la mare, îmbarcaţi pe vasele noui şi puternice. curajul lor s'a însutit, vioiciunea lor s'a educat şi perspectivele lor s'au întins. Au devenit marinari adevăraţi, marinari demni să stea alături de cei mai încercaţi veterani ai oceanelor.

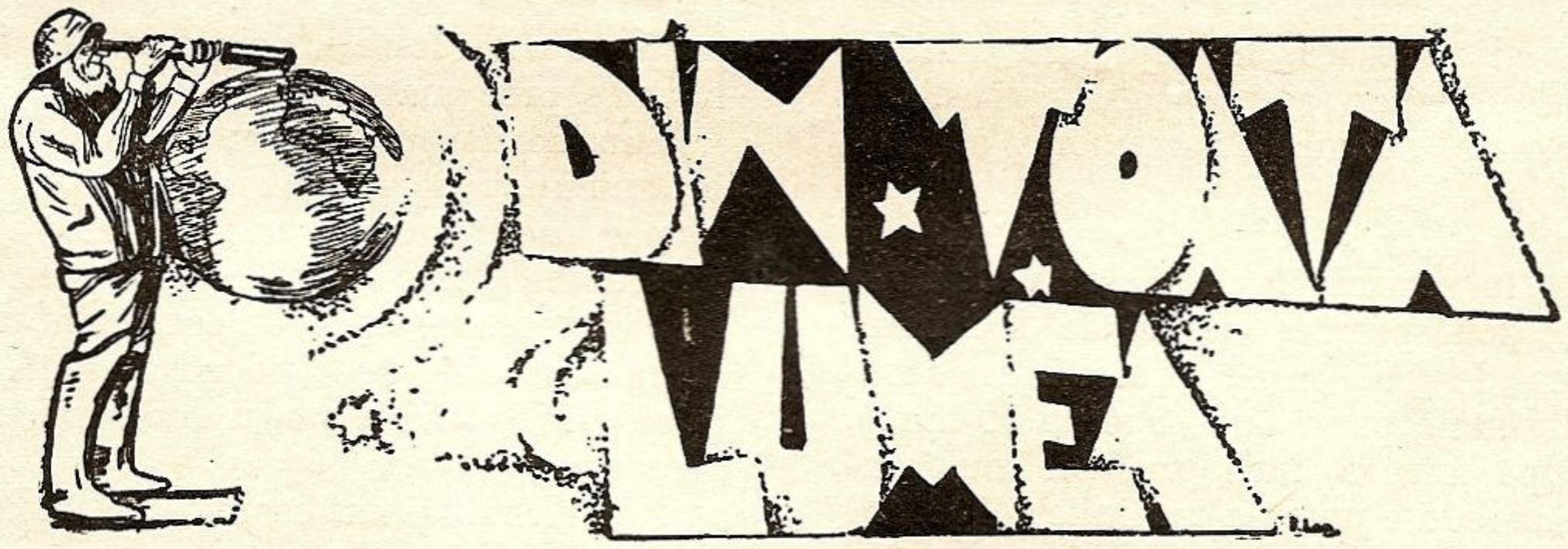
E ştiut că matelotul român e unul din cei mai căutaţi, iar vasele noastre de comerţ unele din cele mai preferate.

Cu astfel de oameni, marina noastră de războiu nu putea să fie decât glorioasă. E prima ei înfruntare războinică şi calităţile pe care le învederează dau României nu numai mândrie ci şi siguranţa că viitorul ei este asigurat şi pe acest plan, al perspectivelor pe care le deschide marea.

Căci nu trebue să uităm un lucru: fără ieşire la mare, fără această fereastră deschisă spre aerul şi lumina continentelor, o ţară nu poate prospera. Iar dacă ieşirea la mare învederează că cei ce o posedă sunt nişte bicisnici, ea face mai mare rău decât bine.

Poporul nostru a dovedit, însă, că e demn să aibă ieşire la mare. Strălucitele fapte ale marinei noastre consacră acum definitiv dreptul nostru de a poseda litoralul mării, de a juca rolul legat de prezenţa noastră la gurile Dunării şi de a ne întinde orizontul comercial şi cultural spre zările nesfârşite ale apelor mişcătoare.

(Acţiunea)



Apărarea căilor maritime

Două fapte importante caracterizează bătălia Atlanticului.

Colaborarea cu hidroaviaţia, a submarinelor germane operând în escadrile.

Intervenţia unităţilor grele de suprafaţă ale Reichului.

Revista franceză „Journal de la Marine Marchande et de la Navigation aérienne“ publică, în unul din ultimele sale numere, un foarte interesant articol, al d-lui Jean de Fussy, articol din care extragem următoarele:

„Odată cu revenirea primăverii, războiul naval, sau mai exact războiul aero-naval, a căpătat, în special în Atlantic, o nouă amploare.

Acest război este condus de Germania cu o hotărîre care contrastează cu caracterul de timiditate şi de şovăială care a caracterizat operaţiile Marinei imperiale, în cursul războiului din 1914—1918, mai ales în ce priveşte utilizarea flotei grele de suprafaţă.

Ocuparea bazelor franceze permite germanilor să folosească numeroase submarine de tonaj uşor

In cursul marelui război, comerţul maritim al aliaţilor n'a fost niciodată ameninţat serios decât de acţiunea submarinelor germane. Astăzi, avioane, vedete lanstorpile, submarine, unităţi grele de suprafaţă, concurează la lupta contra traficului maritim britanic.

Utilizarea bazelor de pe coasta franceză a Atlanticului, admirabil situate pe flancul aproape al totalităţii liniilor de comunicaţie maritimă britanice, a îngăduit germanilor să conducă războiul submarin cu unităţi de tonaj uşor, capabile de o mare maniabilitate în timpul atacului şi cari, dată fiind mica lor dimensiune, pot fi construite repede în serii mari.

Numeroase submarine, în loc să lucreze individual, cum făceau în cursul celuilalt război, operează în formaţii de escadrile. Acest procedeu complică în mod curios, pentru adversar, problema protecţiei convoaielor şi cere un mai mare număr de unităţi de escortă, torpiloare şi mai ales avizouri, — în ultimul timp chiar cuirasate şi crucişetoare.

Pe de altă parte, legătura perfectă care este posibil să fie realizată azi între escadrilele de submarine pe deoparte şi între hidroavioanele amice de recunoaştere pe de altă parte, măreşte considerabil randamentul armei submarine.

Pentru aceste două motive, şi deşi, din punct de vedere technic, arma submarină n'a mai făcut de douăzeci de ani, niciun progres marcant, ar fi imprudent să judecăm cu anticipaţie viitorul războiului submarin actual bazându-ne pe eşecul campaniei submarinelor în 1917 şi 1918.

Intrarea în linie a vaselor de luptă

Insă faptul în adevăr nou, după părerea noastră, al războiului naval care se desenează în primăvara anului 1941 este intervenţia în Atlantic a unităţilor de suprafaţă germane grele, adică nu numai a cuirasatelor de buzunar de 10.000 tone, de tipul „Admiral Scheer“, dar şi a cuirasatelor rapide de 26.000 tone, de tipul „Gneisenau“, sau chiar a celor de 35.000 tone, de curând ieşite din şantier, de tipul „Bismarck“.

Spre a ne da seama de primejdia pe care o reprezintă asemenea unităţi, să auzim ce spune un englez, Amiralul H. W. Wilson, care, acum vreo doisprezece ani, în cartea sa intitulată „Flotele de război în luptă“, scria:

„Războiul submarin ar fi avut mult mai mulţi sorţi de succes dacă ar fi fost susţinut de o acţiune viguroasă a bastimentelor germane de suprafaţă şi de flota de larg, în aşa chip în cât să reţină cât mai mult posibil atenţiunea flotei britanice şi să hărţuiască micile bastimente cari au jucat un rol atât de important din partea aliaţilor. Croazierele efectuate de „Moewe“ ne fac să credem că germanii ar fi putut face să lucreze un mai mare număr de vase corsare de suprafaţă.

O pereche de crucişetoare de luptă, lucrând în mod separat, ar fi fost extrem de primejdioasă, cu toate dificultăţile pe cari le-ar fi întâmpinat privitor la aprovizionarea cu combustibil, — pe cari le-ar fi efectuat prin capturi sau din puncte neutre. Pierderea lor ar fi fost sigură, dar ele ar fi putut pricinui pierderi enorme înainte de a fi fost internate sau scufundate“.

Este probabil, — continuă autorul articolului pe care-l reproducem, — că în viitorul foarte apropiat vom asista la un angajament al marilor unităţi de linie, angajament care nu va semăna cu cele la cari am asistat, în 1915 şi 1916, în triunghiul Mării Nordului, între Marea Flotă britanică şi flota de larg germană.

Forţele existente

Cari sunt forţele existente în acest moment?

Din partea Germaniei avem:

— Două cuirasate „de buzunar“ de 10.000 tone: „Lutzow“ şi „Admiral Scheer“, intrate în serviciu în 1933 şi 1934 şase tunuri de 280 mm., 8 de 150 mm., 6 de 105 mm., protecţiune foarte mediocră pentru un cuirasat (centură de 127 mm. maximum) însă bună pentru un crucişetor, viteză 27—28 noduri şi mai ales foarte mare rază de acţiune. Asemenea vase de tonaj uşor nu s'ar putea compara cu vasele de linie de 30.000 şi 35.000 tone. Ele întrec, totuşi, toate crucişetoarele britanice existente şi nu se pot măsura decât cu vasele de linie sau cu crucişetoarele de luptă, căci britanicii nu pot nădăjdui în al douilea concurs de împrejurări fericite, ca acel dela Montevideo, unde au putut scoate din luptă pe „Graf von Spee“ cu ajutorul a trei mici crucişătoare.

Pentru acest motiv şi pentrucă, în fapt, ele imobilizează două vase de linie ale adversarului, am clasat aceste două cuirasate de buzunar în categoria marilor vase de luptă.

Două cuirasate de 26.000 tone „Scharnhorst" şi „Gneisenau", intrate în serviciu la 1938 şi 1939: nouă tunuri de 280 mm., douăsprezece tunuri de 150 mm., patrusprezece tunuri de 105 mm., protecţiune excelentă (centură de 305 mm., punţi de 110 şi de 60 mm.), viteză 27 noduri după anuare, însă probabil mult superioară dacă avem în vedere puterea maşinilor (150.000 c.) şi marea lungime a acestor vase (226 m.) Foarte probabil, năvile de această clasă au, în momentul de faţă, o viteză de 32 până la 33 noduri şi deci sunt cele mai rapide vase mari de război, cu excepţia poate a vasului francez „Richelieu". Afară de aceasta, ele au au o rază de acţiune foarte mare, graţie combinaţiei turbinelor cu vapori-motoare Diesel pentru marşul în croazieră. La fel cu cuirasatele de buzunar, ele sunt, cu deosebire adoptate pentru războiul de cursă.

— Două cuirasate de 35.000 tone, „Bismarck" şi „Tirpitz", intrate în serviciu la sfârşitul lui 1940: 8 tunuri de 380 mm., douăsprezece de 150 mm., douăsprezece sau patrusprezece de 105 mm., viteză de 30 noduri. Foarte puternică protecţie; marea lărgime a acestor vase (36 m.) arată de altfel că spre deosebire de unităţile de 26.000 tone, la ele factorul protecţie dominează factorul viteză.

Două alte unităţi cari sunt, probabil, de 40.000 tone, au fost puse pe cală în 1938 şi 1939 şi vor intra în serviciu probabil în 1942.

Din partea britanică, nu găsim actualmente decât cinci unităţi, (poate şase), cu o viteză şi un armament comparabile celor ale bastimentelor cu cari au de luptat.

Acestea sunt:

— Două crucişetoare de luptă de 32.000 tone, „Renown" şi „Repulse", intrate în serviciu în 1916: şase tunuri de 381 mm., douăzeci tunuri de 102 mm., 27 până la 30 noduri, protecţiune mediocră pentru vase de acest tonaj. Viteza este inferioară aceleia a unităţilor germane de tipul „Scharnhorst", cu cari s'au dovedit incapabile să păstreze contactul în cursul angajamentelor din campania din Norvegia, în Aprilie 1940. In fapt, aceste două vase nu pot nici decum să nădăjduiască să facă faţă în mod eficace unităţilor germane de 26.000 sau 35.000 tone, în comparaţie cu ele fiind inferioare ca viteză şi ca protecţie. Ele neutralizează cuirasatele de buzunar pe cari le depăşesc de altfel foarte net.

— Un crucişetor de luptă, „Hood", de 42.000 tone, intrat în serviciu în 1920: opt tunuri de 381 mm., douăsprezece de 140 mm., patru de 102 mm.; viteză 30 noduri; protecţie bună.

— Două cuirasate moderne „King George V" şi „Prince of Valles", intrate în serviciu la începutul lui 1941; 35.000 tone, zece tunuri de 356 mm., şasesprezece de 132 mm., viteză 30 noduri, protecţie foarte puternică.

Trei alte vase de această clasă, „Duke of York", „Jellicoe", şi „Beatty", ale căror chile au fost aşezate cu cinci sau şase luni întârziere prin raport la celelalte două menţionate mai sus, sunt pe cale de a fi terminate şi e probabil că vor fi în curând puse în serviciu.

Afară de aceste unităţi, menţionăm pe „Lion" şi „Temeraire", de 40.000 tone, şi cu tunuri de 406 mm., cari însă nu par a putea să intre în serviciu înainte de 1942.

După câte vedem din indicaţiile de mai sus, disproporţia dintre forţele existente ale celor doi adversari nu este prea mare.

Suntem departe de condiţiunile de la Iutlanda, unde britanicii au opus treizeci şi şapte unităţi mari, unui număr de douăzeci şi una de unităţi germane moderne.

Trebuie deasemenea să avem în vedere că vechile crucişetoare de luptă engleze sunt la mare, neîncetat, de luni de zile, pe când adversarele lor au profitat de intervalul iernii spre a-şi desăvârşi punerea la punct în arsenale.

N'am mai ţinut seama, în expunerea noastră, de factorul italian, care nu e neglijabil, deşi flota italiană de linie pare să fi fost serios atinsă cu ocaziunea bombardamentului de la Tarenta şi în bătălia de la 28 Martie trecut.

In rezumat, escadra grea a amiralului german Lütiens, care la începutul acestei primăveri operează în Atlantic contra convoaielor britanice pare a avea mult mai puţine riscuri de cât cred cei cari-şi întemeiază judecata pe o comparaţie simplistă a tonajelor globale de cari dispun cei doi adversari.

Afară de unităţile citate, Marea Britanie mai posedă unsprezece cuirasate puternic armate şi protejate, însă toate aceste vase, cu viteza lor de 22 până la 24 noduri, sunt mult prea incete spre a atinge obiectivul principal care este acela de a-l obliga pe adversar la luptă şi de a-l nimici. Ele sunt, deci, folosite în Mediterana şi deasemenea pentru protecţie directă, escortând convoaiele mai importante.

Această folosire pasivă, pe care experţii navali au criticat-o totdeauna, duce la o risipire de forţe care ar putea cauza crude surprize, dacă, de exemplu, un vas ca „Nelson", izolat, s'ar găsi mâine în situaţia de a nu putea refuza lupta cu două vase ca „Tirpitz".

Flota franceză este azi mai puternică decât la semnarea armistiţiului.

Sub titlul *„Adevărul asupra flotei franceze"*, d. Robert Vaucher, corespondent la Vichy al ziarului „Gazette de Lausanne", a publicat, la 17 Martie, în acel ziar, un articol consacrat, în parte, puterii flotei franceze.

Amintind că valoarea acestei flote nu e deloc subestimată în spiritul britanicilor, după cum ar fi putut lăsa să se creadă anumite articole ale agenţiilor, autorul adaogă:

„Sunt autorizat, din contră, să declar că flota franceză dispune în momentul de faţă de o forţă mai considerabilă decât a doua zi după semnarea armistiţiului.

Cele două nävi ale sale de câte 35.000 tone, „Jean Bart" la Casablanca, şi „Richelieu" la Dakar, sunt intacte.

Cuirasatul „Dunkerque", despre importanţa avariilor căruia nu sunt încă în măsură să mă pronunţ exact, este, în momentul de faţă, în curs de reparaţie, şi cercurile marinăreşti, păstrând rezerve în ce priveşte precizările, nu ascund că el poate reprezenta un element considerabil.

Cuirasatul „Strasbourg" continuă să fie un bastiment cu deosebire antrenat. Cât priveşte cuirasatul „La Provence", despre care aceiaşi informatori spuneau că a fost scufundat, cred că nu trădez un mare secret spunând că l-am văzut, neatins, la Toulon.

In ce priveşte cele două cuirasate franceze. „Courbet" şi „Paris", despre cari un ziarist puţin informat spunea că sunt bastimente modernizate, englezii nu mă vor desminţi desigur dacă le voi spune că sunt două coce

de puţină valoare militară, aflate în acest moment în porturile britanice. Lipsa lor de mijloace de apărare contra avioanelor le răpeşte într'o mare măsură eficacitatea.

In rezumat, dacă facem azi bilanţul situaţiei navale franceze actuale şi al celui din momentul armistiţiului, avem la capitolul pierderilor, „La Bretagne", scufundat la Mers-el-Kebir, „Dunkerque", avariat dar în reparaţie, „La Lorraine", reţinut la Alexandria. In schimb însă avem, în plus, cele două vase de câte 35.000 tone, „Jean Bart" şi „Richelieu", cari, în fapt, reprezintă o greutate positivă.

Flota franceză este o forţă pe care o ţară îşi poate bizui politica".

NORMALIZAREA VASELOR DE DUNĂRE

Şantierele de pe Dunăre se pregătesc pentru desvoltarea navigaţiei dunărene. Chiar în prezent în Austria construcţiile navale dela Dunăre au multe comenzi şi este în aşteptarea altor comenzi după terminarea canalurilor între Dunăre şi Oder şi între Dunăre şi Rhin (Main). După cum scrie directorul general al societăţii D.D.S.G. într'o revistă germană, după terminarea războiului, şantierele de pe Dunăre nu vor fi numai în stare să acopere nevoile navigaţiei Dunărene Germane, ci deasemenea cele ale armatorilor străini din statele riverane.

In vederea acestor comenzi numeroase, destinate şantierelor de pe Dunăre şi în limitele programului de normalizare a tipurilor de vase germane, s'a încercat şi o unificare a tipurilor de vase destinate navigaţiei pe Dunăre. In ultimii ani au fost desvoltate diferite tipuri uzuale de vase şi anume:

1. Şlepul de 670 tone cu o lungime de 63 m., o lărgime de 8,20 m. şi o înălţime de 2,40 m. Pescajul gol este de 0,38 m. iar pescajul încărcat de 1,9 m. Şlepurile sunt puntate cu o covertă de tablă, străpunsă de bocaporţi nu prea mari în dimensiuni.

2. Şlepul de 1000 tone, construit în număr mare după indicaţiunile Ministerului de Comunicaţii al Germaniei, cu o lungime de 70 m., o lărgime de 9 m. şi o înălţime de 25 m. Pescajul gol este de 0,40 m. iar pescajul încărcat de 2,3 m.

3. Şlepurile-tanc de 850 tone cu aceleaş dimensiuni ca şlepurile de 1000 tone, însă cu un pescaj încărcat de 8 m. Aceste şlepuri sunt construite cu un coeficient de fineţă de 0,82, şi cu liniile mai fine ca cele de pe alte fluvii din cauza curentului tare al Dunării. Incercări la bazin în comparaţie cu şlepurile altor fluvii au dovedit că rezistenţa lor este foarte redusă.

4. Şlepurile cu motor şi şlepurile-tanc cu motor de pe Dunăre au dimensiuni puţin mai reduse ca cele ale şlepurilor de mai sus. Capacitatea este aproximativ de 600 tone. Vasele sunt înzestrate cu 2 motoare de 400—500 H.P. fiecare, în multe cazuri au elici cu inele Kort (Kort-Büse) şi sunt aranjate pentru remorcarea altor şlepuri.

5. La remorchere puterea variază între 300-1200 H.P. Cele cu o putere până la 500 H. P. sunt folosite pe Dunărea de Jos, cele cu o putere până la 800 H.P. pe Dunărea mijlocie, cele cu 800—1000 H.P. dela Gönyö în amonte până la Regensburg şi cele cu peste 1000 H.P. în cataracte. Societatea D.D.S.G. a stabilit typuri normalizate pentru remorcherele ei şi anume:

a) pentru Dunărea de Jos un remorcher cu motor şi elice de 31,6 m. lungime, cu un pescaj de 1,50 m. şi o putere de 410 H.P.

b) pentru Dunărea mijlocie un remorcher cu motoare şi elici duble cu 36,6 m. lungime, un pescaj de 1,45 m. şi 820 H.P.

c) pentru porţiunea Gönyö-Regensburg un remorcher cu motor şi sbaturi de 56,0 m. lungime, cu un pescaj de 1,15 m. şi putere de 820 H.P.

In total s'au adoptat pentru Dunăre 11 tipuri diferite de vase. Formele corpurilor au fost încercate în bazinul dela Viena şi construcţia de oţel a fost normalizată în mare măsură.

Normalizarea tipurilor are avantajul că exploatarea vaselor este mult simplificată şi că nu este nevoie de prea multe piese de rezervă diferite. Normalizarea şlepurilor mai îngăduie şi o viteză de romorcare bună şi economică.

SOCIETATEA D. D. S. G

Raportul consiliului de administraţie pentru anul 1939 atrage atenţia asupra marilor evenimente politice în timpul acestei gestiuni. Dacă în ciuda tuturor dificultăţilor şi piedicilor a fost posibil să se obţie un rezultat relativ favorabil, este datorit mai cu seamă problemelor mari în faţa cărora a fost pusă societatea. Pentru a putea să se achite de sarcinele care îi incumbă pe tărâmul transporturilor de pe urma războiului, după principii unitare şi fără piedici, a format grupul de navigaţie german dela Dunăre împreună cu societăţile Gagenscher Lloyd Schiffalust A. G. din Regensburg şi Continentale Motoren-fallutsgesellschaft A. G. din Viena.

După raportul navigaţiei, realizarea şi încasările totale din anul 1939 sunt superioare celor din anul anterior. Convenţia în privinţa tranzitului Germania-Orientul-apropiat încheiată în Octombrie 1939 între grupul de navigaţie german şi societatea Deutsche Levante-Linie din Hamburg, şi-a dovedit eficacitatea şi conlucrarea ambelor grupuri la desvoltarea traficului Dunărea-porturile Mării Negre, a dat roade bune.

Raportul technic relevă că şantierele dela Korneuburg au fost ocupate tot timpul. S'a început mărirea instalaţiilor după un plan bine stabilit. Deasemenea şantierele din Budapesta au fost ocupate. Comenzile neexecutate încă asigură că ambele şantiere vor fi ocupate până în cursul anului curent.

Din cauza colaborării tot mai strânse a ţărilor dunărene, se va pune societăţii probleme mari. Pentru a fi pregătit în vederea acestora s'a născut necesitatea pentru investiţii mari. După ce, prin transformarea capitalului în Reichsmarck, finanţele societăţii au fost asanate în mod temeinic şi s'a creat o bază economică solidă, adunarea generală din 15 Ianuarie a decis sporirea capitalului dela 1,44 milioane RM la 16 milioane RM. (vezi Buletinul No. 2).

In anul 1939 societatea a realizat un beneficiu de 0,335 milioane RM. aşa încât deficitul reportat se reduce la 6,397 milioane RM.

Odată cu reorganizarea concernului uzinelor „Hermann Goering" a fost remaniat noul consiliul de administraţie al societăţii D. D. S. G.

Ai subscris la

împrumutul reîntregirii?

Fă-ţi datoria de român.

Marea Neagră

de I. Gr. Perieţeanu

Făptura-ți sufletească își are, ca veștmânt,
Hlamida-ți, făurită din stropi de nestimate,
Cu largile-i chenare de spume'nvolburate,
Și faldurile-ți grele, ce fâlfâie în vânt.

In ea'mi'nvălui gândul. ș'ascult al tău cuvânt,
Cum, molcom, se resfiră în șoapte nuanțate,
Sau sdruncină povestea-i pe coastele 'nfricate,
De-apururi nestatornic și fără crezământ.

Cum crivățul sălbatec, podoaba ți-o sfâșie,
Și umedele-i sdrențe plutesc în vijelie,
O mantie supremă din ele-mi înădesc.

Dar noapte'n clar de lună, când, plină de orgoliu,
Iți legeni goliciunea sub farmecul ceresc,
Hamacul tău de unde îmi pare un lințoliu.

(P. Vremii)

Submarinul

E un rechin, ce se strecoară
Prin întuneric și-adâncime,
Curajul lui te înfioară,
Și chiar pe fund e la'nălțime.

Sus periscopul! Și deodată,
Din valuri, ochiul nevăzut,
Țintește drept ca o săgeată
Vânatu'n ghiara lui căzut.

Un fum în zare. Submarinul
Alunecă misterios;
Acum e'n cumpănă destinul,
Pentru al mărilor colos.

Căci iată, vârfuri de catarge,
Apare coșul fumegând,
Majestuos, vaporul sparge
Talazu'nalt și spumegând.

La posturi! Marinari de pândă,
Statui pe-acelaș piedestal,
In piept cu inima bătândă,
Așteaptă numai un semnal.

O sonerie! foc! Sub apă,
Torpila a zvâcnit la drum,
C'an pântecele ei să'ncapă,
Și vas și om, și coș și fum!

Țâșnesc și bubue din cală,
Văpăi și sgomot de infern;
Se'nalță jerba lor fatală
Și-apoi se-afundă în etern...

Epava ruptă, dă o bandă
Și se apleacă spre abis,
Iar comandantul, pe comandă,
Salută vasul lui ucis.

Lt. C-dor MARIUS VERBICEANU
(Ordinea)

Mare

I

Picătură divină!...
Izvorâtă din ceruri-albastre!....
Revărsată din cupa ne'nțeleasă a „Nemărginirei"
Tu, aiazmă vitală,
Ce-ai adus suflul Dumnezeirei
Pe pământ, spre destinul miliardelor de sori și astre!
Sfânta Mare!

II

Tu ești leagănul firei!...
In licoarea ta s'a născut „omul",
Din celule vitale desprinse din vibrații solare!...
Ești enciclopedia
Cea mai mare de viețuitoare,
Cari mereu se sbuciumă spre perfecțiune: „Supra omul!"
Eternă Mare!

III

Nestimata comoară
Cu adâncuri mari, misterioase,
Unde-au locuit zeii și zeițe'n valuri și epave!...
Pe cărările tale
Tu conduci, în gigantice nave,
Bogățiile lumei în spre noi orizonturi mănoase
Bogata Mare!

IV

Ești oglinda măiastră
De argint al bolților 'nalte cerești!....
Reverie de ape! Ai splendoarea nopților cu lună
Simfonie de valuri!
Tu ți-arăți „Măreția" 'n furtună,
Cum te cântă poeții și te-admiră barzi 'n versuri și [povești!
Frumoasa Mare!

V

Tu ești sufletul lumei,
Iar acestui pământ „devotată",
Căci din tine rupi ape: sacrificiu suprem pentru fire!
Ești cea mai bună mamă
Și puternică Dumnezeire!...
Ce-ai fost greu încercată, dar „INVINSĂ" n'ai fost [nici odată!
Puternica Mare!

IV

Incântătoare mare!
Simt că totul ție-ți aparține!
O putere sublimă mă atrage în adânc spre sânul tău!
De-aceia-ți dau iubirea,
Iți dau inima mea și sufletul meu
Și, dacă-mi ceri chiar viața, căci i-atâta „farmec" lângă [tine!
Divina Mare!

11 Mai 1941

C-dor DUMITRESCU ALEXANDRU

Recenzii

APPELLO AL MARE. REGIA ACCADEMIA NAVALE. LIVORNO. Este un album alcătuit de ministerul marinei regale italiene, tipărit în condiţiuni luxoase technice, cu text şi ilustraţiuni. *„Noi suntem mediteranieni şi destinul nostru este şi va fi să fim, întotdeauna, pe Mare"*, este lozinca spusă de Ducele Mussolini.

Acest album conţine un bogat material informativ pentru iniţiere în meşteşugul marinăresc, care poate folosi şi românilor, de oarece şi ţara noastră stăpâneşte peste 500 km. ţărm la Mare, pentru care alte ţări ne pismuesc. Se descrie *flota italiană,* cu exemplificarea diferitelor tipuri de nave de război, cu caracteristicile lor, comparativ cu marile flote franceze, britanice şi americane. Ni se prezintă *academia navală regală italiană* în care se vorbeşte despre trecutul şcolii, programul, aplicaţiunile şi viaţa pe care elevii o duc în *institutul de război maritim italian.* Ni se descriu *ofiţerii marinei,* împărţiţi pe corpuri şi categorii. Nu lipsesc nici *impresiunile de război* culese în câmpul bătăliilor navale. Se schiţează o *bătălie navală* descriindu-se diverse faze şi aspecte ale ei.

Acest album este o publicaţiune simpatică, interesantă şi folositoare chiar pentru nespecialişti. O atare publicaţiune este bine să fie şi la noi tipărită, pentru cunoaşterea marinei noastre, de către publicul neiniţiat.

Sc. Pr.

● CUVÂNTUL GENERALULUI CĂTRE SĂTENI este gazeta bine şi simţit scrisă pentru lumea cea multă pe care d. Mareşal Antonescu o iubeşte şi'n care îşi reazimă temelia de bunuri şi realizări, prin munca ogoarelor şi vitejia ostaşilor ţărani, ce zidesc o ţară nouă a marelui Conducător al Statului român. Citiţi această gazetă şi treceţi-o în mâna acelora pentru care este destinată.

● GAZETA TRANSILVANIEI apare la Braşov, de 104 ani, fiind întemeiată, în anul 1838, de Gh. Bariţiu, apoi condusă de Mureşenii şi urmaşii acestora până în zilele de acum. Citiţi-o şi sprijiniţi-o, fiind o datorie românească, de primul ordin ; şi vă stă în putere, căci abonamentul, pe an, e doar 200 lei.

● CORESPONDENŢA ECONOMICĂ este buna revistă a ministerului economiei naţionale, care apare sub direcţiunea organizaţiunilor profesionale ale comerţului şi industriei, cu articole şi informaţiuni interesante. Această revistă se găseşte în al XXIII-lea an.

● SĂRBĂTORIRE CAMARADEREASCĂ. D. general Gr. Constandache, la împlinirea frumoasei vârste de 65 ani, a fost sărbătorit de un grup de admiratori şi camarazi, constând dintr'o şedinţă festivă, ţinută în sala Dalles din Capitală ; baterea unei medalii comemorative şi o cină colegială. In calitate de preşedinte al consiliului de conducere al muzeului militar naţional din Bucureşti, scriitor, conferenţiar şi vechi ostaş al celor două războaie precedente, reprezentantul de seamă al culturii în această epocă, d. general Constandache a fost obiectul atenţiunei grupului admirativ, în frunte cu d. prof. C. C. Giurescu, care a vorbit cel dintâi, în sala Dalles, apoi au mai vorbit d-nii general Virgil Economu, în numele „Asociaţiei scriitorilor militari români", gl. Gr. Berindei, prof. N. Cartojan, prof. C. Moisil, Gl. Nic. Sc. Negreanu (Scarlat Preajbă) şi colonel Ion Gr. Popescu, cărora le-a mulţumit sărbătoritul într'o caldă şi plină de înţelepciune cuvântare. Intregul program desfăşurat şi cuvântările ţinute se găsesc în broşura: *Sărbătorirea domnului general Gr. Constandache,* apărută în seria publicaţiunilor muzeului militar naţional.

● A apărut No. 7 pe luna Iulie din revista *„Convorbiri Literare"*.

Cuprinde :

Pentru un nou răsărit; *Detov :* Pământul dela Nistru; *G. Tutoveanu :* Copiilor noştri ; *Şt. Şoimescu* : Nistrul; *Vasile Posteucă :* Pentru Bucovina ; *Petru Iroaie :* Cântece din Bucovina ; *Sergiu Grossu :* Cântece din Basarabia ; *Lucia A. Popovici :* Cântece din Transilvania ; *I. Agârbiceanu :* Vâltoarea ; *I. Găvănescu :* Prin munţi şi văile Moldovei ; *Th. A. Munteanu :* Şoaptă ; *Vasile Posteucă :* Scrisoare ; *Teofil Lianu :* Brian ; *Iordache Nicoară :* Psalm ; *N. Dunăreanu :* Un strigăt în noapte ; *I. Antonescu :* Insemnări ; *Dr. Ilie Dăianu :* Autobiografia lui Ciprian ; *Petru Ivoaie :* Ioan Maiorescu ; *George Voevidca :* Elegie ; *D. Nestorescu :* Nunţi ; *Ciril Vârnav :* Cântec ciobănesc ; *D. A. Vasiliu :* Sufletul Românului în credinţe, obiceiuri şi datine ; *Ovidiu :* Postele (trad. D. Cuclin) ; *G. Popa Lizeanu :* Caracterizarea elocinţei lui I. I. C. Brătianu ; *I. Petrarca :* Făpturile ce locuesc pământul (trad. de *At. Tănăsescu*); *Florin Niculescu :* Psihologia pasiunii ; *Al. Ionescu :* Evoluţionismul lui Spencer ; *Ion Delu :* Din domeniul artei, ştiinţei şi vieţii muzicale ; *Eug. Micu :* Peste vârfuri trece luna ; *Al. Elian :* Intre critică şi mistificare ; *G. Balnuş :* Răspuns d-lui prof. G. Guţu ; *G. Guţu :* „Sed nune non erat nis loeus" ; *I. E. Torouţiu :* Note ; Insemnări documentare, Cronici, Bibliografie.

Apărut într'un compact volum de peste 240 de pagini — în condiţiuni grafice extrem de îngrijite şi un variat cuprins literar şi artistic, No. 7 al revistei *„Convorbiri Literare"* este o adevărată comoară pentru iubitorii de frumos.

Textul raportului d-lui A. Rădulescu pentru premierea lucrării „Marea noastră sau regimul strâmtorilor."

Una din problemele cele mai interesante din Dreptul Internaţional este problema Mării Negre, care stă în strânsă legătură cu aceia a Dunării şi a strâmtorilor Bosforul şi Dardanelele.

D-l N. Daşcovici, profesor la Facultatea de Drept din Iaşi, a prezentat pentru premiul Vlasto lucrarea sa „Marea noastră sau regimul strâmtorilor".

D-sa este unul dintre cei mai de seamă internaţionalişti ai noştri şi are o bogată activitate în această specialitate. S'a ocupat mai cu seamă de problemele care ne interesează pe noi şi în deosebi cu cele enunţate mai sus ; cercetându-le adânc a căutat să le pună în evidenţă prin lucrări şi conferinţe, să contribue pentru a înlesni înţelegerea lor exactă şi să atragă atenţia asupra lor.

Volumul ce ni se prezintă are o introducere interesantă în care vorbeşte despre Dunăre şi strâmtori în istoria şi în politica noastră naţională.

In capitolul întâiu al lucrării autorul tratează despre libertatea mărilor, arătându-i importanța pentru libertatea popoarelor și pe care împrejurările actuale ne fac s'o înțelegem mai bine ca oricând.

Cap. II și III cuprind un istoric al situației Mărei Negre și al strâmtorilor, din vremea legendelor și antichității grecești, trecând prin epoca bizantină ș ia republicilor italiene, prin perioada stăpânirii turcești, care făcuse din această mare un lac interior, și spre sfârșitul căreia încep a se arăta tot mai puternic năzuințele rusești de a stăpâni aceste regiuni. Aci sunt expuse pe larg raporturile Rusiei cu Turcia, uneori pașnice, alte ori războinice și intervenția din ce în ce mai accentuată a Angliei.

Un deosebit interes prezintă capitolul IV, din veacul din urmă, prin expunerea privitoare la tratatul dela Unkiar Iskelessi, la convenția strâmtorilor din 1841 și, apoi, la actele așa de importante și pentru noi, tratatul dela Paris din 1856, care stabilea neutralitatea Mării Negre și, apoi, convenția dela Londra din 1871, care înlătura neutralitatea și, astfel, se revenea la închiderea strâmtorilor pentru vasele de război.

Lucrarea devine și mai interesantă prin capitolele care conțin desfășurarea evenimentelor după Tratatul dela Berlin. In cap. IV se arată această desfășurare până la sfârșitul războiului mondial și tratatele încheiate atunci. Autorul expune evoluția politicei europene și a alianțelor, cum și cele ce s'au petrecut — aproape sub ochii noștri — la începutul și în cursul războiului, mondial, încheerea păcii dela Sèvres, războiul greco-turc din 1922, și vorbește despre cele 2 (două) tratate capitale, pentru problemele cercetate : tratatul dela Sèvres și dela Lausanne, arătând regimul creiat prin ele.

Cel mai important capitol este, însă, capitolul V în care se cercetează chestiunea revizuirii celor stabilite anterior, împrejurările internaționale și adunarea conferinței dela Montreaux din 1936. In acest capitol d-l Dașcovici arată cum s'a lucrat la Montreaux, care a fost atitudinea diferitelor State și în deosebi a României. D-sa susține că din partea noastră au fost șovăiri „neconform cu poziția de Stat al gurilor Dunării", semnalează că închiderea strâmtorilor a fost lăsată la „discreția" guvernului turc, precum și chestia taxelor sanitare, care pot constitui greutăți pentru trecerea prin strâmtori ; dă, apoi, amănunte asupra celor discutate în conferință, asupra conflictelor ivite, socotind că ne-am apărat, totdeauna, drepturile și situația specială ce avem în această problemă.

După aceia a analizat, sumar, convenția dela Montreux, arătând regimul stabilit.

Drept încheiere a expus câteva observații despre caracterul revizionist al acestei conferințe, arătând poziția politică pe care o vor avea riveranii Mării Negre și atrăgând atenția asupra neajunsurilor izvorîte din noul regim, în special pentru noi.

Această lucrare cuprinde o cercetare profundă și precisă a chestiunilor, întocmită sistematic, călăuzită de un spirit metodic și întemeiată pe cunoașterea deplină a feluritelor lor aspecte.

Forma, cu o expunere clară și îngrijită, este iarăși una din remarcabilele ei însușiri.

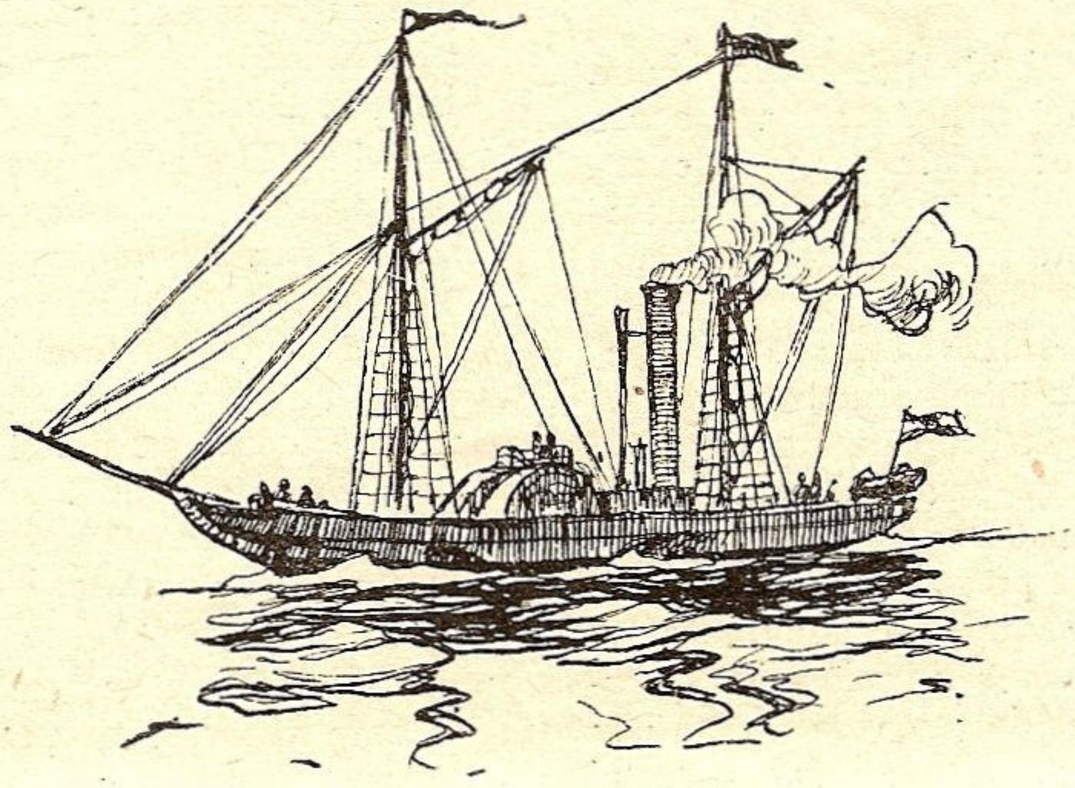
Ea dovedește pe lângă cultura întinsă a autorului, însoțită de lărgime de vederi, și multe păreri originale asupra subiectelor tratate.

Infățișată într'un chip relativ modest, studiul de față este nu numai o călăuză luminoasă pentru oricine voește de a cunoaște aceste probleme și cu atât mai mult pentru cei ce voesc să le cerceteze mai amănunțit, dar și un îndreptar necesar juriștilor și acelora, care, prin situația lor, sunt chemați să aibă cuvânt în rezolvarea și aplicarea lor.

Nu este de prisos să relevăm căldura cu care sunt privite, lămurite și apărate drepturile și interesele noastre.

Putem, astfel afirma că avem o carte de valoare, pentru care autorul merită să primească premiul la care a fost prezentată.

(ss) ANDREI RĂDULESCU



INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARA

Telegrame omagiale.

Cu prilejul zilei de 15 August, s'au trimis din partea marinarilor noştri următoarele telegrame :

M. S. REGELUI MIHAI I
Preşedinte de onoare al Ligii Navale Române

„Marinarii din Marina Regală şi Comercială, au astăzi patronul lor.

Ei depun la picioarele Tronului întreg devotamentul lor şi nețărmurita lor dragoste, asigurând pe MAJESTATEA VOASTRĂ că vor lupta fără preget pe toate căile pentru împlinirea hotarelor firești ale neamului românesc.

C'Amiral Adj. N. PĂIŞ

M. S. REGELUI MIHAI I
Preşedinte de onoare al Ligii Navale Române

„De Ziua Patronului Marinei, membrii Ligii Navale Române, respectuos, prin mine, îşi îndreaptă gândul lor către Majestatea Voastră, asigurând-O de nețărmuritul devotament şi marea dragoste pentru Inalta Ocrotire Regească ce binevoiți a acorda armei care apără apele românești ce încing de veacuri pământul strămoşesc Daco-Roman".

Vice-Preşedintele Ligii Navale Române
Contr'Amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ

DOMNULUI GENERAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Comandantul de căpetenie al armatelor germano-române
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

„Marinarii de pe navele de război, de pe navele comerciale precum şi acei dela uscat strâns uniți în lupta pentru desrobirea fraților au astăzi patroana lor, căreia îi îndreaptă rugi fierbinți pentru a da fiului ales şi conducătorului patriei românești toată puterea, tot harul şi o viață lungă pentru fericirea şi gloria Patriei".

C'Amiral Adj. N. PĂIŞ

DOMNULUI GENERAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Comandantul de căpetenie al armatelor germano-române
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

„De Ziua Patronului Marinei, membrii Ligii Navale Române, prin mine, îşi îndreaptă cugetul şi sufletul lor către marele conducător al Statului şi comandant al oştirilor biruitoare, asigurându-vă de calda lor dragoste şi admirație nețărmurită pentru strălucitele fapte de arme prin care asigurați înfăptuirea aspirațiilor neamului românesc, rânduite şi pe marile ape ce încing vechea Dacia-Romană".

Vice-Preşedintele Ligii Navale Române,
Contr'Amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ

DOMNULUI PROF. MIHAIL ANTONESCU
Vice-Preşedinte al Consiliului de Miniştri

„Marina Regală şi Marina Comercială au astăzi patronul lor.

Cu această ocazie marinarii vă exprimă recunoştința lor pentru căldura şi înțelegerea cu care ați îmbrățişat chestiunile mari ale Marinei şi vă urează o viață lungă şi fructoase realizări pentru binele şi fericirea României.

C'Amiral Adj. N. PĂIŞ

DOMNULUI GENERAL I. IACOBICI
Ministrul Apărării Naționale

„In numele meu personal cât şi în numele marinarilor de tot felul, cari au astăzi patronul lor, rog primiți expresiunea recunoştinței Marinei pentru luminoasa înțelegere a nevoilor sale şi urarea unei îndelungate şi fructuoase cârmuiri a Armatei".

C'Amiral Adj. N. PĂIŞ

D-LUI GENERAL ADJ. PAUL TEODORESCU
L o c o
Parcul Delavrancea — Aleea B, 8

„De Ziua Marinei, membrii Ligii Navale Române, exprimă prin mine, cele mai vii sentimente de recunoştință pentru străduința ce v'ați dat spre a pregăti marina să poată înscrie noui pagini de glorie în lupta pentru recucerirea gurilor Dunării şi a țărmurilor Mării cotropite".

Vice-Preşedintele L. N. R.,
Amiral Adjutant NICOLAE PĂIŞ

DOMNULUI AMIRAL ROŞCA
Comandantul Marinei Regale

„De ziua Patronului Marinei, Liga Navală Română felicită prin comandant, pe ofițeri şi marinari, pentru vitejia de care au dat dovadă pe ape în actualul război, înscriind noui pagini de glorie în sfântul război de reîntregire a Neamului între marile ape dela Est, Vest şi Sud".

L. N. R.

La aceste telegrame s'au primit următoarele răspunsuri :

D-LUI C'AMIRAL ADJ. NICOLAE PĂIŞ
Vice-Preşedintele Ligii Navale Române

„Mulţumesc marinarilor pentru devotamentul şi dragostea ce-mi poartă şi le urez ca străduinţele lor să fie împlinite".

MIHAI R.

D-LUI C'AMIRAL ADJ. NICOLAE PĂIŞ
Vice-Preşedintele Ligii Navale Române

„Mulţumiri călduroase Marinei Regale care a dat pe apele străbune ale Dunării şi Mării Negre dovadă strălucită a virtuţilor sale eroice, cât şi pentru bunele sentimente şi felicitări ce-mi transmite prin telegrama Dvs.

GENERAL ANTONESCU

D-LUI C'AMIRAL ADJ. NICOLAE PĂIŞ
Vice-Preşedintele Ligii Navale Române

„Am primit cu mândrie şi recunoştinţă gândul cald şi măgulitor pe care l-aţi îndreptat spre mine de ziua Sfintei Maria, Ocrotitoarea Marinei. Vă rog să primiţi şi să arătaţi tuturor marinarilor odată cu gratitudinea mea, urarea ca Marina Românească să dea Mării noastre şi Dunării noastre, rostul pe care misiunea noastră istorică îl cere, pentruca apele româneşti să creieze prin râvna marinarilor, căi de destin nou şi mare".

MIHAI ANTONESCU

D-LUI C'AMIRAL ADJ. NICOLAE PĂIŞ
Vice-Preşedintele Ligii Navale Române

„Vă rog a primi călduroasele mele mulţumiri pentru urările trimise cu ocazia „Zilei Marinei", totodată asigurarea că şi în viitor voi contribui neprecupeţit la propăşirea bravei noastre marine.

General de Corp de Armată Adj. I. IACOBICI

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

L o c o

„Marina Regală Română mulţumeşte, prin mine, Ligii Navale Române, cu toată căldura, pentru frumoasele sentimente exprimate cu ocazia patronului marinarilor".

Comandantul Marinei Regale,
Vice-Amiral ROŞCA EUGEN

Cu ocazia împlinirei unui an de domnie d. c'amiral N. Păiş, Ministru Subsecretar de Stat al Marinei, a dat următoarele telegrame :

M. S. REGELUI MIHAI I

„Se încheie astăzi primul an de Domnie al Majestăţii Voastre.

Cu această ocazie, marinarii de tot felul depun respectuos la picioarele Tronului întregul lor devotament şi urările lor pentru o lungă şi glorioasă domnie".

Subsecretar de Stat pentru Marină,
Contr'Amiral N. PĂIŞ

La care M. S. Regele a binevoit a răspunde :

D-lui CONTR'AMIRAL N. PĂIŞ
Subsecretar de Stat pentru Marină

„Vă mulţumesc Domniei Voastre şi tuturor marinarilor pentru bunele urări".

MIHAI I

D-LUI MAREŞAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului Român

„S'a încheiat un an de muncă, de mari şi glorioase realizări pentru neamul românesc sub înţeleapta şi neobosita Voastră conducere.

Marinarii de tot felul, devotaţi pe deaîntregul gloriosului Conducător, îi urează viaţă lungă şi roagă Atot Puternicul să-i hărăzească puterea să ducă la împlinire gândurile lui spre fericirea Patriei".

Subsecretar de Stat pentru Marină,
Contr'Amiral N. PĂIŞ

La care Domnia-Sa a binevoit a răspunde :

D-lui CONTR'AMIRAL N. PĂIŞ
Subsecretar de Stat pentru Marină

„Vă mulţumesc călduros pentru urările pe care mi le faceţi în numele marinarilor români.

Cu credinţa nesdruncinată în Dumnezeu şi în drepturile poporului nostru, vom lupta până când toţi românii uniţi vor fi puşi în drepturile lor firesti".

ANTONESCU,
Mareşal al României

Inalte distincţii acordate domnului Mareşal Antonescu, Conducătorul Statului

La 7 August, D. General I. Antonescu, conducătorul Statului şi comandantul trupelor germano-române, a fost distins cu ordinul Mihai Viteazu, cl. I, pentru :

„Modul strălucit cum a pregătit şi condus operaţiunile militare care au dus la redobândirea pământului strămoşesc al Basarabiei şi Bucovinei de Nord şi pentru bravura personală arătată în repetate rânduri, dând la faţa locului îndrumări comandanţilor şi unităţilor din prima linie, îmbărbătându-i prin prezenţa şi exemplul său.

La 6 August, undeva pe front, d. General I. Antonescu, a fost decorat personal de Cancelarul Adolf Hitler, cu Crucea de Fier, în gradul de Cavaler cl. I şi II.

Pe ziua de 6 Septembrie, a urmat înălţarea la gradul de Mareşal.

Inspecţiile d-lui Amiral Adjutant N. Păiş, Subsecretar de Stat al Marinei.

D. amiral adjutant Păiş Nicolae, ministrul marinei, fiind însoţit de d. lt. comandor Gherghel, director de cabinet şi lt. Veron, aghiotantul personal, a inspectat Vineri Divizia de mare.

D. ministru al marinei a fost întâmpinat de d-nii: amiral Georgescu Ion, comandor Stoianovici, comandor Voinescu Ion şi colonel Săndulescu.

După ce a trecut în revistă garda de onoare, d. amiral adjutant Păiş Nicolae, ministrul marinei, însoţit de suită, s'a îndreptat spre port, unde a fost primit de către d. comandor Cristescu.

D. ministru al marinei a vizitat o parte din unităţile marinei regale care se găseau în repaus întoarse din diverse misiuni, sau erau gata de plecare spre larg, în vederea altor însărcinări.

Intâmpinat fiind de d. comandor Bardescu Alexandru, d. amiral adjutant Păiş a inspectat în parte fiecare vas de război.

Cu această ocazie, d. ministru al marinei s'a întreţinut cu comandanţii de unităţi, interesându-se asupra situaţiei materiale, de felul cum a funcţionat armamentul şi de rezultatele misiunilor executate, dând sfaturi şi felicitând ofiţerii şi echipagiul pentru isprăvile de arme realizate.

D-sa a cerut să i se povestească de marinarii cari au luat parte la scufundarea distrugătorului bolşevic „Moscova", felul cum s'a desfăşurat acţiunea navală şi care au fost impresiile lor în timpul luptei şi după victorie.

Stând de vorbă cu ostaşii marinei, concentraţi şi activi, d. ministru al marinei s'a interesat în deaproape dacă familiile concentraţilor au primit ajutoare de contrare.

Deasemenea s'a interesat asupra hranei, soldei şi ţigărilor; dacă sunt mulţumiţi dând ordine ca să se raporteze toate lipsurile şi nevoile, spre a se împlini imediat.

Declarându-se mulţumit de perfecta disciplină, de marele entuziasm şi de buna stare a unităţilor navale şi a marinarilor îmbarcaţi pe aceste nave, d. ministru s'a îndreptat spre grupul de submarine şi vedete torpiloare, unde i s'a prezentat raportul.

D. ministru s'a întreţinut mai îndelung asupra crucierelor executate de d. căpitan Lungu Gh.

Mulţumit de felul cum au fost aduse la îndeplinire misiunile, d. amiral adjutant Păiş N. s'a urcat pe bordul submarinului „Delfinul" şi adresându-se echipagiului a spus:

— *Ofiţeri, maeştri, marinari din echipajul submarinului, sunt fericit că am ocazia să vă mulţumesc pentru frumoasa voastră comportare şi vă urez din tot sufletul meu de marinar, să duceţi victorios peste toată Marea Neagră, pavilionul românesc. Să trăiţi!*

Premii pentru poezii marinăreşti.

Domnişoara ELENA IRINESCU, licenţiată în litere, membră a Ligii Navale Române, a oferit suma de 1.000 lei, destinată a fi dată autorului celei mai bune poezii, cu caracter marinăresc, scrisă de un soldat-marinar, care, ulterior, va fi publicată în revista „MAREA NOASTRĂ".

*

D. Avocat *Aurel Micşunescu*, din Ploeşti, ca „o afecţiune deosebită pentru marina noastră şi pentru L. N. R.", a înfiinţat un premiu de 500 lei, spre a fi acordat autorului unei poezii inedite cu caracter marinăresc, indiferent de gen.

Ambilor donatori le mulţumim pentru frumoasele sentimente dovedite.

Pentru familiile marinarilor.

Prin stăruinţa d-lui *M. Zărnescu*, comandantul militar al portului Hârşov, s'a adunat de Ziua Marinei, suma de 17.700 lei pentru familiile marinarilor căzuţi la datorie.

In acelaş scop s'a colectat de filiala L. N. R. Câmpu-Lung (Muscel), suma de 902 lei, cu prilejul conferinţei ţinute de d. Amiral C. Negru, în acea localitate.

† Generalul Al. Ioaniţiu

Oştirea noastră, pe lângă atâtea jertfe ale celor mai viteji ofiţeri şi ostaşi, a avut şi cruda încercare de a pierde pe şeful de Stat Major al ei.

Ştim cu toţii ce însemnează un şef de stat major: filosoful gânditor al planurilor de operaţii. Decedatul încă dela începutul carierii a dovedit că întrunea toate calităţile cari l'au adus la înaltul post de deţinător al cheiei operaţiunilor.

Trecutul oglindeşte strălucita-i carieră:

Născut la 2 Februarie 1890, în Botoşani, fiu al unui brav moldovean, V. Ioaniţiu şi al Cleopatrei, — Alexandru Ioaniţiu şi-a început studiile la liceul militar din Iaşi, unde numele lui se află înscris pe placa de onoare a celor mai buni elevi. A făcut apoi şcoala de artilerie şi geniu precum şi şcoala de aplicaţie a acestor arme.

Sublocotenent în Iulie 1910, face campania din anul 1913 ia reg. 3 artilerie, unde se distinge ca un brav şi priceput ofiţer. Gradele până la maior le capătă tot în acest regiment în care stă până la Decembrie 1917, când trece la Şcoala militară de artilerie şi geniu şi apoi la Direcţia armamentului.

Maiorul Al. Ioaniţiu este detaşat la Şcoala de Război până în 1921, când este mutat la Marele Stat Major, serviciul istoric.

Inaintat locotenent-colonel, Al. Ioaniţiu ia comanda unei unităţi de artilcrie de munte.

După ce face cursul de comandament, ia comanda, cu gradul de colonel, a regimentului 1 Art. Grăniceri.

In 1938. ia comanda brigăzii III-a de artilerie, iar la începutul anului 1939 este înaintat general de brigadă.

In Mai 1939 este numit la comanda Şcolii Superioare de Război, unde stă până în anul 1940, când a fost numit Şef al Marelui Stat Major.

La izbucnirea războiului împotriva bolşevismului, generalul Al. Ioaniţiu a preluat comanda Marelui Cartier General.

La 17 Septembrie, Mareşalul Antonescu a înălţat la gradul de general de divizie pe cel ce-i fusese cel mai devotat colaborator, iar Armatei unul din cei mai pricepuţi comandanţi.

Generalul Al. Ioaniţiu moare în vârstă de 51 ani, deci în plină forţă de creaţie.

Cu un excelent simţ al realităţilor, generalul Ioaniţiu a fost un novator: a scos din armată sistemul „copierilor" şi a întronat pe acela al „adaptărilor" conform cu spiritul neamului nostru. Dacă strategia are legile ei imutabile, aplicarea lor cere însă şi aprofundarea spiritului naţional.

Pe lângă aceste înalte însuşiri militare, cele omeneşti, — spiritul de bunătate şi de dreptate, — erau la acelaşi nivel, făcând din cel plecat dintre noi un militar şi un om de elită.

Alături de oştirea întreagă, de neamul întreg, Liga Navală Română, deplânge prematura plecare dintre noi a celui care a fost generalul Ioaniţiu.

Ştiri din străinătate

ARGENTINA

Construirea unei flote.

Cu prilejul ridicării drapelului argentinian pe cele zece vapoare cumpărate dela italieni, preşedintele Castillo a ţinut o cuvântare în care a stăruit asupra însemnătăţii pe care flota comercială o are pentru progresul economic şi cultural al unei ţări.

Constituirea unei flote argentiniene va permite asigurarea exportului stânjenit până acum din lipsa de tonaj.

BULGARIA

Imprumut pentru porturi.

Direcţia generală a datoriilor statului bulgar şi a datoriilor garantate de statul bulgar a fost autorizată să facă la Banca Naţională a Bulgariei un împrumut 5½% de 100 milioane leva, pentru Direcţia navigaţiei şi pentru navigaţia fluvială bulgară din Direcţia generală a căilor ferate şi porturilor.

Acest împrumut este destinat lucrărilor în porturi.

Etatizarea navigaţiei comerciale.

Ministerul căilor ferate al Bulgariei a introdus un proect de lege prin care se reglementează cumpărarea de către Statul bulgar, a acţiunilor societăţii de navigaţie bulgară. Până acuma statul bulgar a fost proprietar a 1.250 din cele 3.672 acţiuni ale societăţii şi vrea să mai achiziţioneze alte 700 acţiuni pentru a avea majoritatea. Dintre membrii consiliului de administraţie, jumătate urmează a fi numiţi de către acţionarii particulari, jumătatea cealaltă şi directorul de către ministrul căilor ferate. Incă de mai mulţi ani încoace, statul bulgar a subvenţionat societatea. Incepând dela 1934 subvenţia anuală este în sumă de peste 20 milioane leva.

ELVEŢIA

Creiarea unui canal Locarno - Veneţia.

Intr'o adunare a directorilor de bancă din Elveţia, la Locarno, în prezenţa secţiei politice a consiliului elveţian federal, au fost examinate avantagiile economice cari ar reeşi din creiarea unui canal de navigaţie între Locarno şi Veneţia. Guvernul cantonului Tessin a sugerat ideia să se ajungă cât mai repede posibil la o înţelegere între Elveţia şi Italia. Planurile au şi fost supuse spre examinare.

FRANŢA

Mărirea flotei comerciale.

Franţa încearcă să-şi extindă flota sa comercială păgubită atât de mult prin război şi prin capturările din partea englezilor. Această măsură este necesară pentru asigurarea aprovizionării mai bune a ţării. Franţa mai dispune azi de 1 milion 516.745 tone comerciale, 300 mii tone au fost scufundate dela începutul războiului, 57.000 tone au fost distruse de englezi, iar 59.600 tone capturate tot de englezi. Alte 400.000 tone sunt blocate în porturi străine şi 33.000 tone au fost preluate de marina de război. In şantierele franceze se lucrează cu maximul de capacitate, pentru a putea termina cât mai curând 6 vapoare de transport, tot aşa şi vapoare cu tonaj mic.

GERMANIA

Dunărea şi Elba legate printr'un canal.

In urma dispoziţiei ministrului comunicaţiilor Reichului, d. dr. I. Dorpmueller, o parte a apei Elbei, între Pardubice şi Prerau, va fi dirijată printr'un canal spre canalul Oder-Dunărea pentru a se crea astfel o legătură între Elba şi Dunăre. Lucrările vor fi executate sub auspiciile autorităţilor Saxoniei şi Boemiei-Moraviei, cărora li s'au şi pus la dispoziţie mijloacele necesare.

ITALIA

Mari lucrări portuare.

Construcţiunile marilor lucrări maritime se menţin în ritm vioi şi constant, cu tot războiul actual. Astfel, în portul Catania sunt în curs lucrările pentru prelungirea digurilor dinspre răsărit, costând 20 milioane lire, iar la Neapoli se fac lucrări pentru complectarea bazinului de încărcare de circa 60 milioane lire.

In acelaş timp, portul carbonifer Sant Antioco este aproape terminat (19 milioane lire).

In portul Manfredonia sunt în curs lucrări mari de sistematizare, cari au fost cerute de intensificarea traficului de bauxită din Gargano (circa 5 milioane).

In portul Bari s'au completat mai multe lucrări exterioare, pentru suma de lei 48 milioane lire.

In fine, este în curs de execuţie, proiectul pentru săparea bazinului portuar din Palermo împreună cu lucrările respective exterioare în sumă de 40 milioane lire.

Programul desvoltării flotei comerciale.

Cercurile maritime nordice se interesează din ce în ce mai mult de potenţialul flotei comerciale italiene. menită să joace în viitor unul din cele mai importante roluri. Programul recent al marinei italiene de comerţ, prevede o sporire a tonajului actual de circa 3.500.000 tone la 9.000.000 tone.

Acest tonaj va fi constituit din 2 000.000 tone (faţă de 1.300.000 tone din prezent) aparţinând flotei Societăţilor controlate de Finmare; din 500.000 tone (faţă de 250.000 tone actuale) ale serviciilor navigaţiei libere; din 800.000 tone (faţă de 450.000 tone actuale) ale flotei de transporturi speciale (tancuri); din 500.000 tone (faţă de 200.000 tone actuale) pentru transportul fructelor, etc., şi din 5.200.000 tone (faţă de 1.300.000 tone actuale) vase proprii de transport.

Investiţiile financiare din sectorul construcţiunilor navale, formează obiectul unor foarte interesante articole de presă. In acelaş mod sunt urmărite şi studiate şi realizările cu privire la navigaţia fluvială, cea mai bună dovadă că guvernul fascist înţelege să organizeze transporturi pe apă oriunde ele sunt cu putinţă.

JAPONIA

Efectivul marilor companii de navigaţie.

Marina comercială japoneză, este una din cele mai importante şi mai active din lume, datorită în special faptului că până acum n'a pierdut aproape nimic de pe urma actualului conflict european.

STATELE-UNITE

Marina comercială americană a intrat în grevă.

Peste 20.000 marinari, membri ai sindicatului marinarilor din America de Nord au declarat grevă.

Din cauza acestei greve 11 vapoare de comerţ americane au rămas ancorate în porturi încetând cursele.

Greviştii cer sporirea salariilor, în special sporirea alocaţiei pentru riscurile de război atunci când navighează în zonele periculoase.

Comitetul marinei a dat armatorilor un ultimatum. De asemenea a dat ultimatum şi delegaţilor sindicatului.

Dacă greva nu încetează prevede ultimatumul, vapoarele care fac cursele vor fi confiscate în favorul Statului.

INCĂLZIRE ECONOMICĂ CU PRODUSELE:

SOCIETĂȚII PETROȘANI

APARAT AUTOMAT DE ARS

CĂRBUNI

AUTOCALOR

PENTRU CĂLDĂRI ȘI CUPTOARE INDUSTRIALE; PENTRU CĂLDĂRI DE CALORIFER. ● ECONOMIE, CONFORT, AUTOMATISM, LIPSĂ DE FUM și MIROS COMBUSTIUNE COMPLETĂ, RANDAMENT RIDICAT. ● COMPLET CONSTRUIT IN ȚARA. ● ARDE CĂRBUNI IEFTINI INDIGENI. ● CARBUNI PENTRU ORICE SCOPURI INDUSTRIALE. CARBUNI SPECIALI PENTRU FORJE. ● BRICHETE PENTRU GRĂTARE FIXE. ● CARBUNI PENTRU CALORIFERE. ● BRICHETE COROANA PENTRU SOBE DE FIER ȘI TERACOTĂ

DEPOZITE ȘI VÂNZARE IN PROVINCIE:
GALAȚI: BANCA ROMÂNEASCĂ.

TIMIȘOARA: CORNEL CHINCHIȚA.
SIBIU: FR. THEIL, — ȘI ÎN TOATE CENTRELE IMPORTANTE DIN ȚARĂ.

SERVICIUL VÂNZARII: 118, CALEA VICTORIEI. Tel. 4.72.17-19 — 4.72.10

EXPOZIȚIE ȘI VÂNZARE: TELEFON: 4.02.02

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

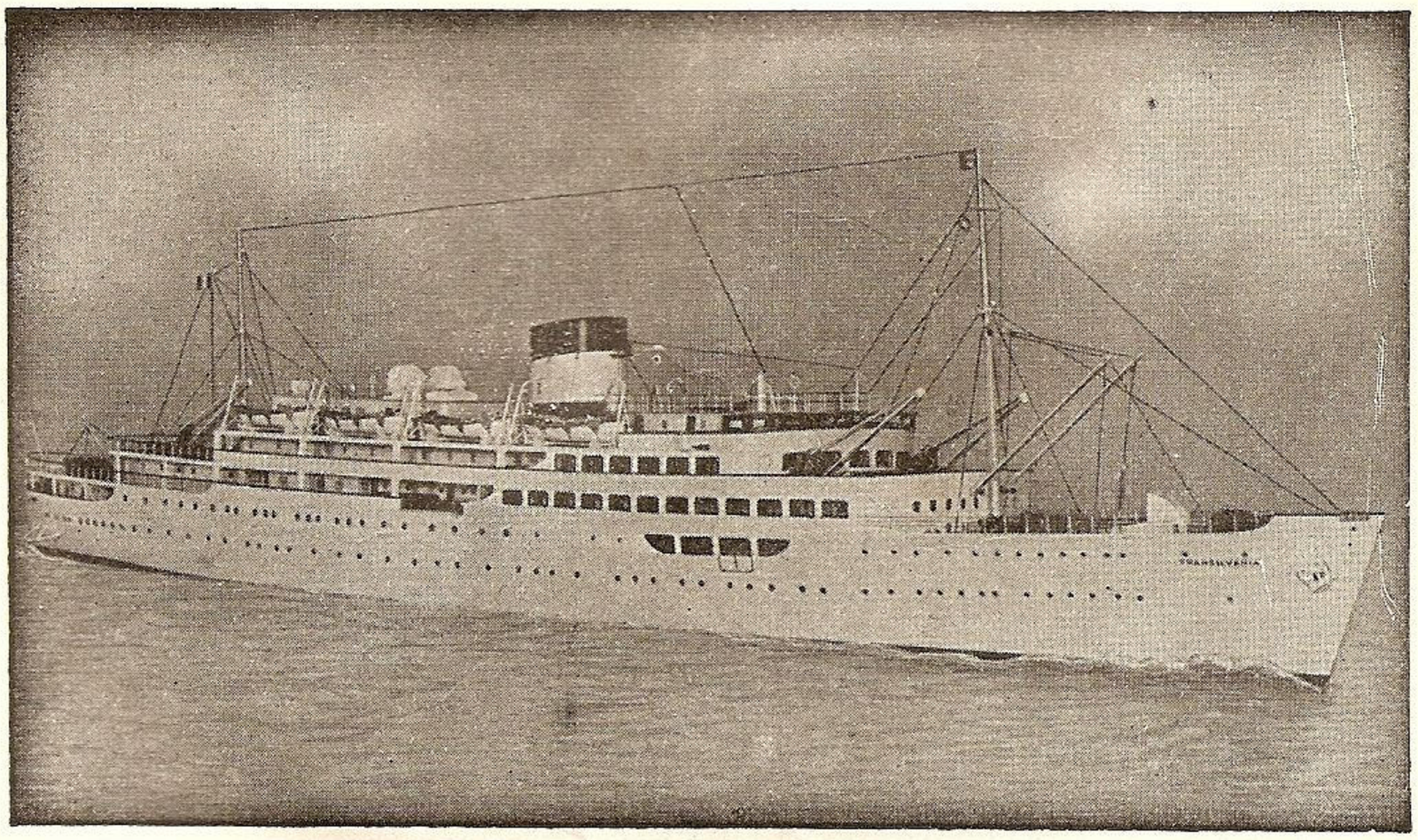
Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

A. C. S. A. SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA
BUL. I. C. BRÀTIANU, N. 7 — TELEFON 3.21.81

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

TURCIA

cu vapoarele:

„DACIA“

ȘI

„REGELE CAROL“

cu următorul itinerariu:

CONSTANȚA plecarea Luni ora 4 p. m.
ISTANBUL sosirea Marți „ 9 dim.
„ plecarea Joi „ 15 p. m.
CONSTANȚA sosirea Vineri „ 7.30 dim.

MOMENTAN CURSELE SUSPENDATE PÂNĂ LA NOI DISPOZIȚIUNI

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

● ● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ● ●

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
BUCUREȘTI
Str. I. G. Duca 33
Tel. 2.18.26

VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
GALAȚI
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

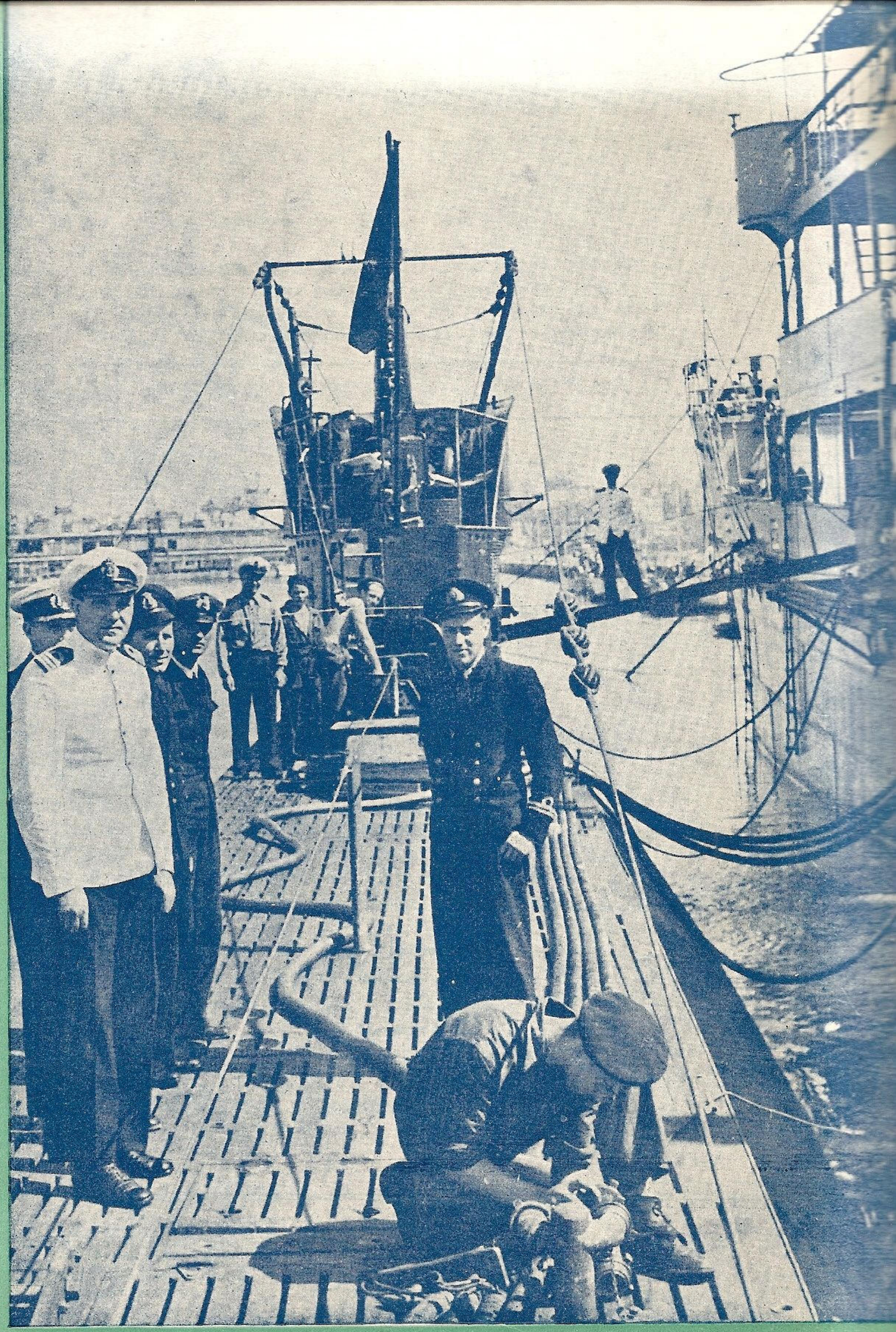
LEI 40

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)



CĂPITANUL COSTĂCHESCU, COMANDANT; LOCOTENENT ARGEŞEANU, SECUND ŞI ECHI
GLORIOSULUI SUBMARIN „DELFINUL".

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL X No. 11—12 NOEMBRIE—DECEMBRIE 1941

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Numărul 11–12

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti. II — Telefon 5.71.08.

Noembrie / Decembrie 1941

CUPRINSUL:

. * .	Biruinţele marinarilor noştri	pag.	223
C=dor A. Negulescu :	Salamina=Fachoda=Odesa . . .	„	226
. * .	Marina noastră în războiul Reîntregirii	„	228
G=ral Ion Anastasiu :	Marina lui Ştefan cel Mare	„	239
C'Amiral C. Negru :	Chilia şi Cetatea Albă reintră în patrimoniul românesc	„	240
C=dor N. Cristescu :	Marea ca izvor de inspiraţie .	„	243
C-dor Tănase Ioan :	Ocuparea Islandei de către forţele americane	„	246
Cronicar :	Războiul aero=naval	„	250
	* * * Glasul presei	„	253
	Versuri	„	258
	Ursoaica „Maşca"	„	261
	Recenzii	„	264
	Informaţii din ţară	„	268
	Tabla de materii pe 1941	„	276

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studentii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (élevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

NOEMBRIE—DECEMBRIE 1941

ANUL X No. 11—12

L I G A N A V A L Ă R O M Â N Ă

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră", organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește 120 lei pentru insignă, carnet și statut.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 100 lei insigna, carnetul și statutul.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

T A R I F U L P U B L I C I T Ă Ț E I :

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Bălți	Lt.-col. P. Hanciu	
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Brașov	Consilier I. Diaconescu	La Insp. Preg. Prem.
4. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Piței
5. Calafat	G. Giulcă	La căpitănia portului.
6. Călărași	Col. V. Nica	La căpitănia portului.
7. Cahul	Col. D. Dobrescu	
8. Cernăuți	G-ral Const. Buniș	
9. Cetatea Albă	Avocat Calust Asvadurov	
10. Chișinău	G-ral I. Carlaonț	
11. Constanța	C. amiral Georgescu	La Hotel Carol
12. Corabia (Romanați)	Lt.col. Th. Căpitănescu	La căpit. portului Corabia.
13. Berezeni (Fălciu)	Ștefan Blănaru, primar	La primăria comunei.
14. Călmățui (Fălciu)	Ilie Rotaru, primar	
15. Drânceni (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
16. Fălciu (Fălciu)	Iacob Filipescu, primar	La primăria comunei.
17. Grozești (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
18. Lunca Banului (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei.
19. Scopoșeni (Fălciu)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei.
20. Stănilești (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei.
21. Vetrișoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei.
22. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
23. Giurgiu	Col. T. Ghigorț	La Șc. de Piscicultură
24. Hotin	Col. Const. Șerbănescu	
25. Iași	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
26. Ismail	Col. Petre Jinga	
27. Piatra-Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
28. Pitești	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
29. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
30. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
31. Sighișoara	Col. G. Grecescu	La prefectura județului
32. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
33. Soroca	Maior A. Ursu	
34. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
35. Tg. Lipcani (Hotin)	Col. Const. Șerbănescu	
36. Tg. Ungheni (Iași)	Lt.-col. Buhancă Ioan	
37. Timișoara	Dr. V. N. Tăutu	La căpitănia portului
38. Tulcea	Eraclo Asan	La Cercul Militar
39. T. Măgurele	G-ral Al. Ioanițiu	La comand. garnizoanei
40. T. Severin	V. Netta	La șantierul naval

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, București II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Române și rostul publicațiilor noastre se știe că este propaganda pentru răspândirea și întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea și marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOȚI CAMARAZII, trimițându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eșind din izolare să facem cât mai cunoscute viața și marina noastră.

Publicațiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1941

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20.
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.
STRANDUL „LIDO": Membrii L.N.R. vor plăti 60 lei plus 13 lei taxele legale în loc de 100 lei.
BĂILE EFORIEI B-dul Elisabeta 5, baie lux, lei 57 în loc de 97 lei; baie cl. I lei 47 în loc de 72 lei.
BAIA MOŞILOR, Str. Câmpul Moşilor 2, tel. 2.50.30, acordă următoarele reduceri: putina, în loc de 81 lei se va da cu 57; aburul, în loc de 64 lei, 47 lei.
BĂILE MELTZER, Str. Căuzaşi 16, tel. 4.91.78, acordă următoarea reducere: 46 lei în loc de 62 lei la băile de aburi cl. I-a.
ADMINISTRAŢIA LACULUI PARCUL CAROL I, acordă 25% pentru membrii L.N.R.

HOTELURI

UNION, Str. Ar. Briand, 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL Regala 2, 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53—57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (şosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
RESTAURANT „OITUZ", str. Halelor, 27, 10% la consumaţie.
RESTAURANT „MUNŢII BALCANI" (Str. Halelor 29), 10% reducere la consumaţie.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, Brezoianu, 23-25, librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, Str. R. Poincaré, 51, 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% membrilor L.N.R.
OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din Pasagiul Român 26 (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA Str. Cpt. Vasiescu Iosif (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20%.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, B-dul Elisabeta No. 95 A, 20% reducere din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Brădeanu) Elisabeta, 5: 5% specialităţi, 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, Str. N. Bălcescu 14, 25% reţete. 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" Str. Cojocari, Articole de parfumerie şi droguerie 10%.
Dr. MIRCEA LUNGU, boli interne, de femei genito-urinare, venerice, reducere 40% din onorariul de consultaţii şi tratamente.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU Regală 16, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Regală, 11, 10% reducere, aparate radio piese detaşate, laborator technic.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, Academiei 25, 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Încălţăminte, Str. Smârdan, 41, 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, Calea Victoriei No. 81, 5%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" Şelari No. 2, 10% reducere.
MAGAZINUL „LA PETRICĂ", Calea Griviţei 154, încălţăminte, galanterie şi mărunţişuri, 10%.
THOMAS ETIENNE Virgiliu 22, Telef. 3.26.01, 10% reducere.
CEASORNICĂRIA PAX (Calea Griviţei 107), acordă 15% reducere pentru orice cumpărătură.
FRIZERIA „CERCUL MILITAR, Str. Sărindar 1, acordă 30%

FOTOGRAFI şi TIPOGRAFI

FOTO ROYAL. Bul. Elisabeta 8. 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF. Str. Biserica Enei 20, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat, 10% la accesorii sau lucrări.
„LITERA" — Proprietar e-dor (r) N. Sablin, Str. Mântuleasa 31. tel. 5.59.14, 15% reducere.

CINEMATOGRAFE

CINEMA MARNA: Reducere cu 7 lei la bilet la partere şi balcon I.
CINEMA DIANA: Două locuri cu 30 lei în zilele de lucru.
CINEMA BIRUINŢA (B-dul Elisabeta 2); bilete cu preţuri reduse: 45, 39 şi 29 lei.
CINEMA MARCONI (C. Griviţei 137): 33 lei partere în loc de 43 lei.
CINEMA AMERICAN, (Cal. Moşilor, 221): Cu 25 lei de persoană sau 45 lei două persoane.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., Strada I. G. Duca Nr. 21, acordă 10% reducere.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, str. Regală, specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, Bulevardul Cuza, plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, Str. Regală, 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, Piaţa Sf. Arhanghel, 10% reducere.
TENIS CLUB, Grădina mare, intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, Parcul sportiv Regele Carol I, intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", Str. Regală Nr. 26, oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din Str. Regală No. 109, oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din Str. Regală Nr. 51, oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei „Dunărea", oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din Halele Centrale, oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, Bulevardul Cuza Nr. 199, oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din Str. Sf. Nicolae Nr. 42, se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CAMPULUNG-MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Profesor N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STANESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CONSTANȚA

FOTO PĂSCULESCU, Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare: reducere 10%.
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, Carol 101, 15%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, Str. Carol No. 42, reducere 5%.
LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10% la cărţi româneşti şi 5% la celelalte articole.
LIBRĂRIA CULTURA ROMANEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
CARTEA ROMANEASCĂ, Willy Leonard: la cărţile româneşti şi papetărie 20%, la cărţile străine, romane 10%.
FOTO-REGAL, C. Grigorescu, Str. Carol 51: la filme şi plăci fotografice 10%; fotografii, developări şi copii 20%.
„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie şi vopselărie.
TIPOGRAFIA „DACIA", str. L. Catargiu 7: rabat 25% la imprimate.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, Str. Piaţa Cuza Vodă, 1-3, 20%.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, Str. Brăilei 7: 10% reducere.
Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, Strada Dimineţii colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare, 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.
DROGUERIA „SALVATOR", str. Brăilei, 17: 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii şi cosmetice.
MARCU ESRIG & FII, Pielărie şi accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%

TULCEA

Dr. C. ENCEV, Str. Banatului, 6, reducere 50%.
O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.
Fraţii CAMBITIS, coloniale, 10%.
NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%.
CRISTEV D., lingerie 20%.
GH. HANGIEV, librar, 20%.

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viaţa României pe Mare şi Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 140
Influenţa Marinei Comerciale asupra Civilizaţiei, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I. de C. Amiral Eustaţiu S. . . . . „ 10
Marea de Ciocârdel Radu . . . . . „ 50
Comentarii asupra războiului submarin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu . „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling. tradusă în româneşte de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară şi la cea comercială cu jurisprudenţe, ordine circulare şi cu noule dispoziţiuni cu privire la măsurătoarea navelor de C. Tonegaru, Cpt. A. Teodoru şi C. Ioaniţiu . . . . . „ 600
Avionul şi gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10
Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră şi Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Daşcovici . . . . . „ 5
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupaşcu . . . . „ 5
Faima, Taina şi „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupaşcu . . . . . „ 5
A. B. C. al înnotătorului, de Col. Corneliu Negulescu . . . . . „ 10
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . „ 10
Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice, de I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 10
Thalassa de Al. Bilciurescu . . . . . „ 100
Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor pe întinsul apelor, de Contr'Amiral C. Negru . . „ 30
La răscruce, de C-dor A. Negulescu . . . . . „ 10
Rostul marinei în viaţa naţiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Regulile războiului şi neutralităţii de Prof. Univ. N. Daşcovici 20
Războiul pe Mare de Lt. C-dor Eug. Săvulescu şi Căpit. I. Bănică . . . . . „ 120
Marşul marinarilor de Căpit. Z. Negulescu . . . 5
Dunărea si Marea Neagră, făuritoare şi întregitoare de neam, de c-dor N. Steriopol . . . . . „ 10
Avion şi submarin sau vase de suprafaţă? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez şi Copaciu „ 100
Volumul legat . . . . . „ 120
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R., cuprinzând 120 bucăţi, după şase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Ştiubei . . . . „ 60
Insigna L. N. R. . . . . „ 50
Trofee pentru şapcă . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2 × 80 cm.) . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziţia membrilor. O pot cerceta şi cunoscuţii membrilor.

Biruinţele marinarilor noştri

Ziua de 8 Noemvrie a fost pentru întreaga ţară o în-[illegible]treită sărbătoare:

Proslăvirea Sfinţilor Arhangheli Mihail şi Gavril, căpeteniile cetelor îngereşti;

Onomastica tânărului şi prea iubitului nostru rege Mihai I, desrobitor şi reîntregitor de neam;

Reîntoarcerea la reşedinţă a eroilor cari s'au încununat de glorie pe câmpiile Basarabiei şi Transnistriei.

Iar pentru marină, sărbătoarea a fost împătrită, fiindcă la cele de sus s'a adăogat şi un preţios dar făcut M. S. Regelui şi Patriei, de submarinul *„Delfinul"*, prin scufundarea în sudul Crimeei a unui transport militar de 12.000 tone, încărcat cu trupe şi muniţii.

Cu acest prilej, au fost expuse în diferite pieţe, parte din trofeele căzute în mâinile noastre: în piaţa „Naţiunei" ale armatei de uscat, în piaţa palatului regal ale aviaţiei şi în piaţa cercului militar ale marinei.

Aceasta din urmă, modest, dar impunător, a fost cu gust orânduit de d. comandor Iacomi, Verbiceanu şi lt. Vârtosu. Un panou uriaş înfăţişează dezastrul suferit de distrugătorul sovietic *„Moscova"*, frânt în două şi scufundat de o mină de baraj, după ce fusese greu încercat, — ca şi tovarăşul său *„Harkov"*, scăpat prin fugă, — de obuzele ţâşnite din tunurile distrugătoarelor noastre „Regele Ferdinand" şi „Mărăşti", precum şi ale bateriilor de coastă.

Se mai pot vedea: mine de adâncime, mine de curent, bărci de cauciuc, un hidroglisor, tunuri, uniforme bolşevice, etc.

Prin îngrijirea Ligii Navale s'a împărţit vizitatorilor câte o foae volantă, care pe o parte avea cele cele ce urmează, pe partea cealaltă proporţia între tonajul flotei sovietice faţă de a noastră:

Trofeele Marinei Regale Române!

„Cheia mântuirii noastre este drumul spre marea largă...".
M. Kogâlniceanu

Dunărea şi Marea ce ne încing hotarele au fost de veacuri viaţa, leagănul şi scutul Neamului nostru: pe Mare şi pe Dunăre se scurg bogăţiile cu cari Dumnezeu a binecuvântat pământul nostru; pe Mare şi pe Dunăre, marinari noştri şi-au arătat cu prisosinţă incusinţa şi vitejia lor.

Ca şi în trecut, în sfântul război al Reîntregirii, pe Dunăre şi pe Mare, Marina noastră a stat de strajă dela Galaţi până acolo unde Dunărea se îmbrăţişează cu Marea şi dela Chilia până dincolo de Mangalia, luptând cu îndârjire ori de câte ori duşmanul a cutezat să o înfrunte. Cu toate că el era un colos, cu o foarte puternică flotă, mica noastră marină, cu puţinele ei nave, cu infanteria ei şi cu bateriile ei de coastă a reuşit totuşi:

Să ferească delta Dunării şi ţărmurile dobrogene de ori ce incursiune, respingând toate atacurile;

Să scufunde la mare distrugătorul MOSCOVA, la

ORDIN DE ZI PE ARMATĂ No. 16
din 14 Noembrie 1941

Forţa navală maritimă a executat în cursul lunei Octombrie, în Marea Neagră, o operaţiune de cea mai mare importanţă pentru protecţia transporturilor maritime destinate susţinerei grelelor lupte duse de armată şi aviaţie.

Cu toată ameninţarea continuă a forţelor navale inamice mult superioare, operaţiunea a fost executată în întregime, repede şi precis, întregul personal român şi german dând dovada unei perfecte pregătiri şi comportându-se în cele mai grele împrejurări mai presus de orice laudă.

Pentru priceperea cu care a fost concepută şi condusă această operaţiune, precum şi pentru destoinicia şi bravura cu care a fost executata, citez ca exemplu pe întreaga Armată:

FORŢA NAVALĂ MARITIMĂ CU:

Navele puitoare de mine: *Regele Carol, Dacia, Amiral Murgescu;*

Distrugătoarele: *Regele Ferdinand, Mărăşeşti;*

Torpiloarele: *Sborul, Năluca, Smeul;*

Canonierele: *Ghiculescu, Dumitrescu;*

precum şi ofiţerii, subofiţerii şi marinarii germani, cari au luptat şi luptă alături de marinarii noştri.

(ss) ION ANTONESCU
Mareşal al României şi
Conducătorul Statului

p. Conformitate
Subşeful Marelui Cartier general
General N. PĂLĂNGEANU

26 Iunie, şi câteva submarine, iar pe Dunăre 6 vedete blindate, un remorcher şi un şlep armat, prin lovituri directe sau prin mine;

Să scoată din luptă, avariind grav, distrugătorul HARKOV, la mare, şi două monitoare pe Dunăre;

Să doboare nenumărate avioane şi să respingă atacuri de submarine;

Să aşeze baraje de mine în apele noastre şi în cele duşmane;

Să patruleze zi şi noapte, pe orice vreme, dragând minele presărate de inamic şi escortând convoaele în larg;

Să execute, cu navele de comerţ, transporturi pentru a asigura nevoile armatei şi marinei, cu toată ameninţarea avioanelor, minelor şi torpilelor bolşevice.

Să culeagă, să îngrijească şi să transporte, cu navele sale spital, răniţii săi şi ai armatei de uscat.

Pentru toate acestea, unităţi de ale Marinei au fost citate prin ordinul de zi pe armată No. 5 din 6 Septembrie a. c.

TROFEELE MARINEI?

Sunt foarte puţine faţă de ale armatei, dar şi luptele pe ape nu se aseamănă cu cele dela uscat. Unele din trofee au fost nimicite şi trimise să zacă în fundul apelor; altele erau prea voluminoase şi greoaie, spre a putea fi aduse în Capitală; iar cele capturate au fost puse în serviciul Marinei, umplând simţite goluri.

Cele expuse, — un hidroglisor, două bărci de cauciuc, mine de fund şi de curent, aparate fumigene şi de dragaj etc. — trebuiesc privite ca *simboluri ale dârzelor lupte ce s'au dat, ale biruinţelor câştigate de mica dar viteaza Marină română — atât cea regală, cât şi cea comercială, ale vitejiei de totdeauna a marinarilor noştri.*

Să fim mândri de ei, ca şi de camarazii lor dela uscat şi din aer!

La acestea ce am mai putea adăoga decât că, aşa cum arătam într'un articol din acest număr, dacă marina noastră ar fi fost mai numeroasă, rezultatele ar fi fost mult mai importante, trofeele mai numeroase.

Tabloul alăturat este edificator: proporţia între tonajul navelor moscovite şi ale navelor noastre variază dela una de 60 la una de 25, — iar unităţi mai mari sunt inexistente în marina noastră.

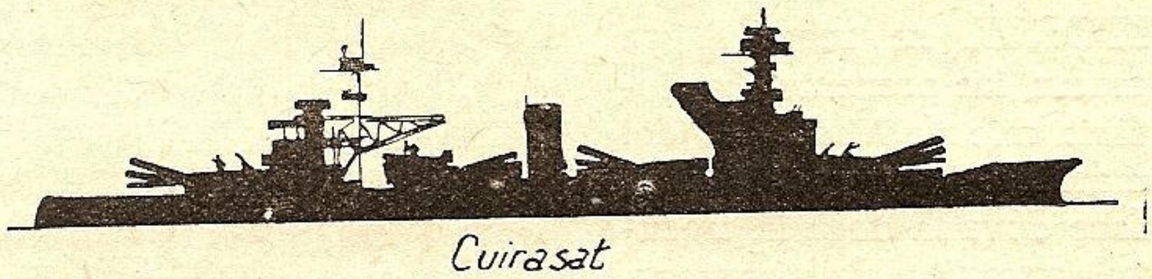
Deie Domnul ca învăţămintele ce se trag din actualul război să folosească în viitor şi România să se mândrească cu o marină comercială şi militară *„la înălţimea nevoilor ţării şi a iscusinţei marinarilor ei“.*

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

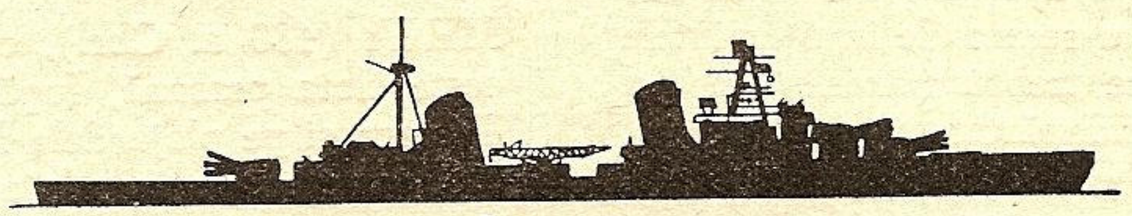
Expoziţia din faţa Cercului Militar o parte din trofeele capturate de marină.

TIPURI DE NAVE SOVIETICE DIN MAREA NEAGRA

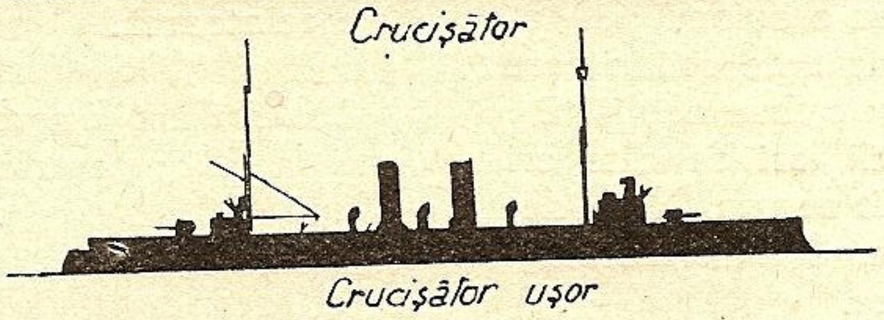
INEXISTENTE IN MARINA ROMÂNĂ



Cuirasat



Crucișător

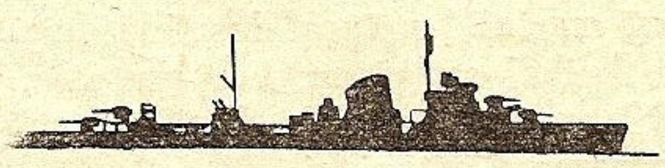


Crucișător ușor

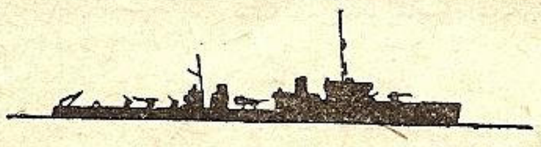
Conducător de flotilă

(tip Moscova)

Proporția dintre navele sovietice și cele românești din Marea Neagră

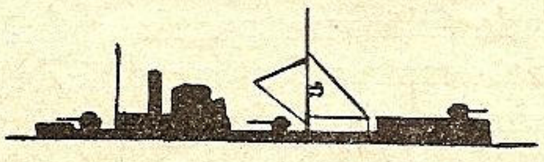


Distrugătoare



Torpiloare

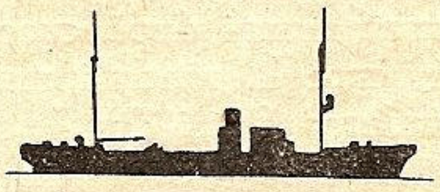
Submarine



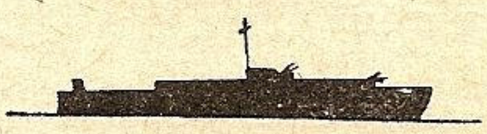
Puitoare de mine

Căutătoare de mine

Monitoare



Nave auxiliare



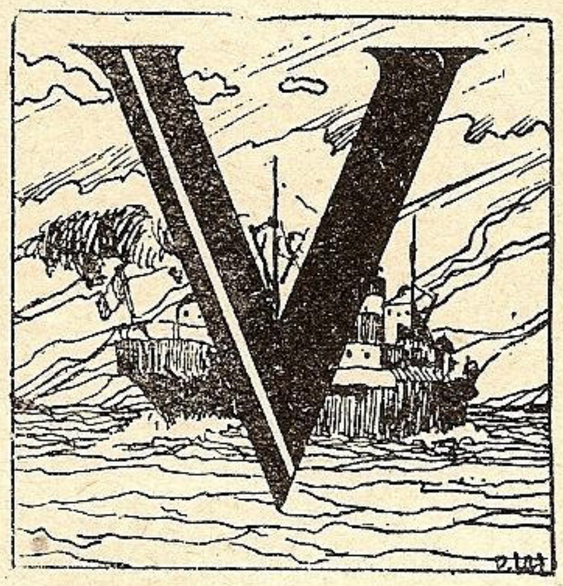
Vedete rapide

Salamina * Fachoda * Odesa

de Comandor A. NEGULESCU

Trebue să avem o marină la înălțimea nevoilor țării și a iscusinței marinarilor noștri.

Liga Navală Română



VIITORUL se reazămă pe trecut, iar prezentul, un infinit mic față de cei doi mari infiniți pe cari îi leagă, face dovada dacă în trecutul apropiat s'a ținut sau nu seama de învățămintele ce trebuiau trase din cel îndepărtat.

In ce privește marina, începem cu o axiomă : „Marina, oricât de costisitoare ar fi, nu trebue neglijată". Răsfoind foile istoriei, vom vedea că, ori de câte ori această axiomă a fost uitată, s'a plătit scump. Nu e deajuns a striga prea târziu „Dacă am fi avut marină", ci din vreme a crea marina salvatoare.

Am putea spune că însăși omenirea, după Biblie, de marină a fost salvată : dacă Noe nu și-ar fi construit arca, deci o navă, potopul ar fi stins de pe fața pământului orice vietate, bună sau rea, — afară de pești.

Dar să lăsăm preistoria și să vedem, sumar bine înțeles, ce ne spune istoria. Vom face însă mai înainte câteva constatări de ordin permanent, deci și de actualitate :

Victoriile finale ale ori cărui război au loc pe uscat, deși reușita sau înfrângerea sunt determinate de toate elementele combative, terestre, maritime și aeriene, la cari se adaogă, în spatele frontului, industria și moralul populației. Răsunetul luptelor și al sgomotului armelor atrage atât de mult atențiunea istoricului contimporan, încât îl împiedică de a vedea obârșia tuturor cauzelor cari au determinat rezultatul. Bucuria unei victorii sau deprimarea unei înfrângeri nu dă timp pentru cercetarea ansamblului, în special înrâurirea libertății sau stăpânirii mării, prin prezența, existența marinei.

Uneori această înrâurire se recunoaște mai curând, alte ori însă trebue să treacă vreme îndelungată până să fie recunoscută. Astfel, abia după o sută de ani s'a descoperit (!) că isgonirea francezilor din America de Nord și din Indiile Orientale se datorește numai supremației câștigată de marina engleză de atunci, asupra rivalei sale istorice. Peste altă o sută și mai bine de ani s'a descoperit (!) că declinul împărăției otomane nu a început dela despresurarea Vienei de Sobieski în 1683 ci dela victoria navală a lui Don Juan de Austria la Lepante în 1571.

Dar... să procedăm la cercetarea faptelor în ordine cronologică, pentru a evidenția prin exemple înrâurirea și rolul marinei asupra rezultatului războaelor.

SALAMINA

Darius, vestitul împărat persan, pornește cu o puternică armată transportată și escortată de 600 nave, cucerește Tracia, Macedonia cu 200.000 oameni și 10.000 cai, amenințând Atena, salvată prin victoria de la Marathon a elenilor în 521 înainte de Christos. Această victorie de uscat oprește numai înaintarea Persanilor, căci puțin mai târziu Xerxes reîncepe campania cu 300 nave, spre a desăvârși opera tatălui său. Intre timp însă Grecii își pregătesc o marină, care la SALAMINA (480 a. Chr.), condusă de Temistocle, nimicește flota persană, fugărește pe inamic, bătându-l la Plateea și pe plaja dela Efes, cu oameni aduși pe mare și isgonește pe invadatori, cari nu mai au curajul să se reîntoarcă.

„Dacă am fi avut marină !" strigau desnădăjduiți elenii la 521 ; *„marina a salvat Atica"* proclamau tot ei după 480.

RĂZBOAELE PUNICE

Roma de trei ori peninsulară, prin cucerirea sudului Europei ; Roma, stăpânitoarea lumii din Atlantic până în golful Persic, se vede serios amenințată de Cartagina, care-i disputa marea Mediterană. Strănepoții Troenilor, cu Anibal în frunte, stăpâni pe mare, pornesc spre Sicilia, iar din Spania spre Roma și merg din victorie în victorie, mulțumită flotei care le înlesneau transporturile, pe când Romanii nu aveau nici o navă.

Roma se trezește însă, repară greșala construindu-și o flotă, cu care taie comunicațiile pe apă ale lui Anibal, iar după ciocnirea navală dela Milazo și Lipare (190 a. Chr.) trece în Africa, unde distruge rivala, transformând Mediterana în „Mare nostrum".

„Dacă am fi avut marină" strigau desnădăjduiți Romanii atunci când Anibal se găsea „ad portas" ; *„marina a salvat Roma"* proclamau tot ei după înfrângerea lui Anibal și distrugerea Cartaginei.

JAPONIA

Insulara Japonie, veșnic sguduită de cutremure, bântuiă de taifunuri și neîndestulătoare pentru a hrăni o populație vitează dar prea deasă, a fost nevoită de veacuri să caute o expansiune în afară, fie prin emigrație, fie prin cuceriri.

Japonia înțelegând rolul marinei, pe care uriașa China o neglija, a reușit să cucerească Corea, Manciuria, să înfrângă colosul imperiu moscovit și acum în urmă să ducă un război lung dar victorios în China.

In războiul contra Rușilor din 1904, e drept că pacea s'a încheiat după înfrângerea armatelor țarului pe uscat, — dar aceasta a urmat numai după cucerirea cetății maritime Port-Artur, care la rându-i nu a putut cădea de cât după scufundarea flotei din Pacific și la Tsușima a celei din Baltica, care a ocolit Africa pentru a restabili stăpânirea mării.

„Dacă am mai fi avut flotă" strigau desnădăjduiți rușii și chinezii, — *„marina a asigurat victoria"* proclamau japonezii, preamărind pe Mikado.

NAPOLEON

Cu tot geniul său, admirat în toate operaţiunile dela uscat, Napoleon îşi datorează scăderea numai faptului că nu a dat marinei importanţa cuvenită, pe când englezii îşi sporeau continuu numărul navelor. Ţara cu patru mări se lăsa întrecută de o mică insulă.

In campania din Spania, armatele franceze ale lui Soult şi Massena, cu mult superioare, au fost înfrânte de Wellington, numai pentru că acesta a ştiut să profite de libertatea mării ce-i asigura aprovizionările şi la nevoe să schimbe baza de operaţiuni dela Lisabona la San-Sebastian, ameninţând chiar retragerea.

In campania din Egipt, când numai norocul a făcut să reuşească debarcarea, Napoleon a plătit scump eroarea de a nu fi ţinut seamă de flota lui Nelson, care distrugând la Abukir pe cea franceză, a lăsat armata expediţionară în vânt. Se cunoaşte soarta acesteia: a fost silită să se predea în Siria, decimată de lipsuri, suferinţe şi boli. A fost o operaţie frumoasă ca concepţie, dar căreia îi lipsea baza: stăpânirea mării.

Iar nimicirea flotei franceze la Trafalgar, în sudul Spaniei, a făcut ca legiunile lui Napoleon, care stau gata la Boulogne, în nordul Franţei, să renunţe la invadarea insulelor britanice şi să fie trimise tocmai în Moravia, în centrul Europei, spre a căuta o glorie ce începuse să decline.

„Dacă aşi fi avut marina care trebuia" scria Napoleon în memorialul său, — *„Nelson şi marina au salvat Anglia„*, stă scris pe monumentul ce i s'a ridicat vestitului amiral, în piaţa Trafalgar din centrul Londrei.

DANEMARCA

In 1848, mica, foarte mica armată daneză a ţinut piept şi a învins puternica armată prusiană, numai datorită faptului că urmaşii lui Wiking au avut o flotă care să dea un nepreţuit ajutor armatelor.

Prusia pune bazele unei flote şi în al doilea război din 1864, unită cu flota austriacă ce sosi din Adriatica, curăţă marea de navele daneze şi dă putinţă armatei de uscat germane să fie învingătoare.

„Dacă am fi avut marină", se plângea în 1848 Prusia învinsă, — *„marina a salvat Danemarca"* se proclama în victorioasa peninsulă.

„Dacă am fi avut o marină mai puternică" se tânguiau în 1864 Danezii, pe când Prusia proslăvea *„marina salvatoarea onoarei"* armatei de uscat.

FACHODA

După lungi şi grele marşuri prin deşertul Saharei, maiorul francez Marchand reuşeşte să pătrundă în Sudan şi să ridice drapelul francez la Fachoda. Nu trece mult şi în faţa aceleiaşi localităţi apar pe Nil canonierele lui Kitchner, care debarcă trupe engleze şi pretinseră scoborârea pavilionului francez. Conflictul era gata. Guvernul francez, prevăzând că soarta războiului i-ar fi potrivnică, din cauza inferiorităţii navale, cedează Sudanul, şi deci Nilul, Englezilor. Steagul francez e scoborît, iar cel englez ridicat, spre a flutura şi azi.

„Dacă Franţa ar fi avut marină", atât l-a obsedat pe infanteristul Marchand, ajuns mai târziu general, în cât la întoarcerea în Franţa umilită, pune bazele unei ligi navale, — „Ligue Maritime et Coloniale" şi luptă pentru ca marina franceză să fie ridicată la înălţimea nevoilor ţării sale. La moarte a lăsat toată averea acestei ligi, care prin propoganda ei a reuşit să deştepte pe cei cari găseau că marina e prea costisitoare.

„Marina salvează Anglia şi dă putinţa imperiului Britanic să stăpânească lumea întreagă", sta pe buzele oricărui englez.

MAREA NEAGRĂ

Apropiindu-ne de casă, vedem că Marea Neagră, fostă lac moldovenesc pe vremea lui Ştefan cel Mare şi devenită lac turcesc după întinderea supremaţiei otomane, a fost obiectul competiţiunilor sângeroase dintre Moscova şi Istambul.

In toate războaele s'a făcut dovada că rezultatele operaţiunilor de uscat au fost dictate de felul cum s'au folosit această mare pentru transportul de trupe, provizii, şi material atât pe frontul caucazian şi asiatic, cât şi pe cel balcanic, marea fiind un excelent câmp de manevră pe linii interioare.

Astfel în războiul din 1827—1829 Ruşii folosesc marea, creindu-şi baze navale, ce ajutau înaintarea pe uscat cu drumuri proaste, la Brăila, Constanţa, Varna, Burgas, înlesnind armatei să treacă Balcanii şi să ajungă la Egee, — iar în Caucaz să cucerească Poti. Flota turcă nu mişcă. Istambulul la discreţia Moscovei, numai graţie flotei ruseşti.

In războiul din 1854—1856 numai marina a dat putinţa aliaţilor să transporte trupe şi material din Franţa, Anglia şi Italia la Varna, Constanţa şi în Crimea, să colaboreze la căderea Sebastopolului. In Baltica fără nici o acţiune navală flota aliaţilor, *numai prin prezenţa ei*, a ţinut pe loc trupele ruseşti de teama unei debarcări.

ODESA

Trupele noastre, după ce recuceresc Basarabia şi trec Nistrul, ajung la 13 August la mare şi dela 14 August încep asediul acestei cetăţi maritime, care se termină abia la 16 Octombrie, după două luni de lupte dârze, cu mari sacrificii.

Asediul unei cetăţi maritime susţinută de o flotă e una din cele mai grele operaţiuni, din cauză că încercuirea nu poate fi desăvârşită, cleştele nu se poate strânge. Odesa avea poziţia de cap de pod, care prin ajutoarele ce veneau necontenit dela Sebastopol şi din Caucaz, sta ca un ghimpe în flancul şi spatele armatelor ce operau spre Răsărit, putându-se ori când lărgi ameninţător.

Durata asediului ar fi fost mult mai scurtă dacă am fi avut posibilitatea să tăiem comunicaţiile pe mare, stingherite doar prin aviaţie.

Mica noastră marină ţinea straja ţărmurilor, ferindu-le de ori ce insultă. Nimeni nu-şi poate închipui cu câtă abnegaţie se întreţin canalele navigabile pentru a evita ca navele de patrulare să nu lovească minele. Iar eroismul celor cari fac serviciu de veghe zi şi noapte, pe ori ce fel de vreme, dela începutul războiului, abia la încheierea păcii se va cunoaşte. Puţinele nave nu puteau şi nici nu pot lăsa coasta mării în voia soartei, — fapt de care bolşevicii au profitat, pe deoparte aducând pe mare întăriri trupelor asediate pe uscat, pe de alta ajutând la evacuare în preajma presimţitei căderi.

„DACĂ AM FI AVUT MARINA" strigau vitejii noştri dorobanţi, artilerişti şi aviatori în cele două luni de luptă dârză.

Da! dacă am fi avut marină, căderea Odesei ar fi fost mai uşoară şi mai rapidă.

Marina noastră

în războiul Reîntregirii

(Reportaj de pe front)

Submarinul Delfinul scufundă un vas sovietic de 12.000 tone. Grenadat violent reuşeşte să se înapoieze glorios la baza sa.

Submarinişti noştri, cari dela începutul războiului au stat la pândă, doar-doar le va pica un plocon, şi-au împlinit visul lor şi nădejdea pe care ţara a pus-o în ei!

Facem loc sobrei expuneri făcute de d. căpitan *Costăchescu*, comandantul submarinul „Delfinul“:

LA DRUM

Misiunea noastră era să atacăm şi scufundăm orice vas bolşevic ce ar fi făcut transporturi de materiale sau trupe în sudul Crimeei.

In acest scop, pentru executarea misiunii, submarinul *Delfinul* părăseşte baza sa, într'una din zilele trecute.

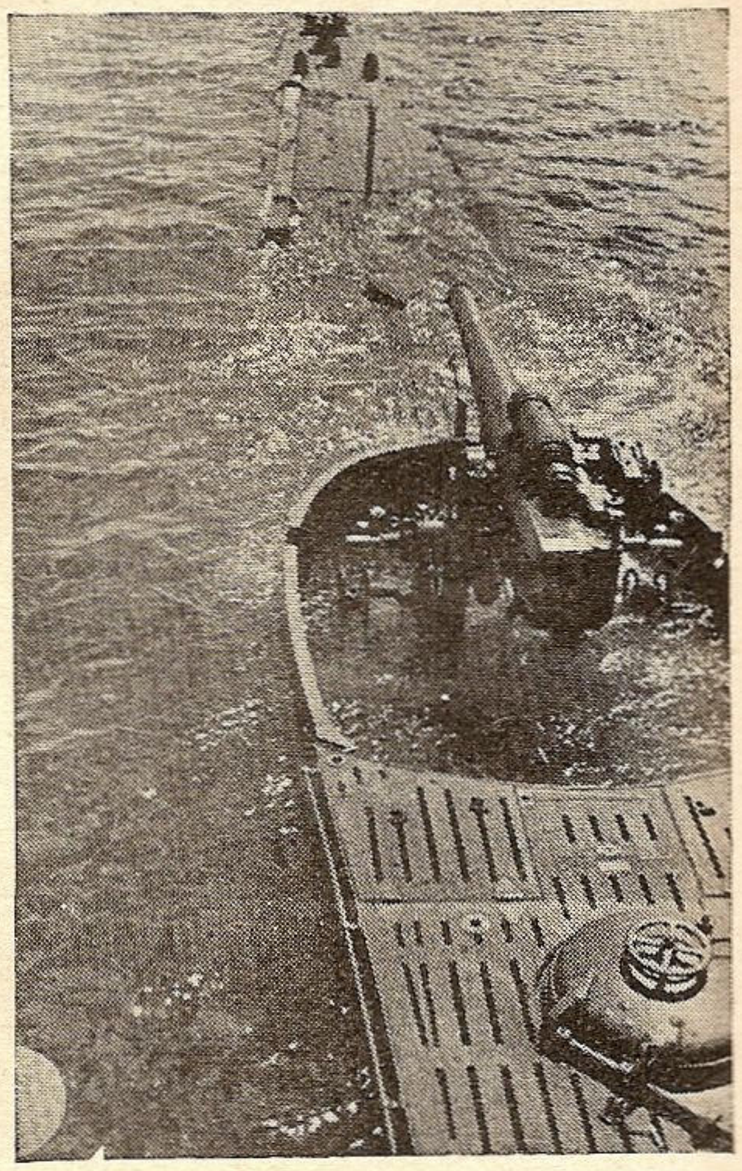
Dela plecare întâmpinăm o ploaie deasă şi foarte rece, hula lungă ce se desfăşura pe întinsul apelor ne prevestea că vom avea de suportat o mare rea.

Navigăm în prima zi fără nici un incident.

A doua zi, odată cu ridicarea negurei, începem să fim sâcâiţi de aviaţia de recunoaştere sovietică.

Pentru a nu ne descoperi, intrăm în imersiune, navigând astfel până pe înserat.

Noaptea un vânt puternic începe a se ridica, trecând foarte repede în furtună de forţa 7—8.



Submarinul „Delfinul“ eşind la suprafaţă, după ce şi-a împlinit datoria.

Tangajul şi ruliul foarte mari, ne împiedică să intrăm în zona de operaţiuni; căutăm să ne îndreptăm către un punct mai ferit de bătaia furtunii.

Către dimineaţă, vremea se mai potoleşte şi putem să ne reîncărcăm bateria, care se descărcase. După aceia ne îndreptăm spre sud de Crimeea.

Hotărâm să ne îndreptăm spre Sevastopol, căci nădăjduim în acea regiune să întâlnim inamicul.

Cu cât ne apropiem de coasta Crimeei, cerul era brăzdat de puternice flăcări roşii şi bubuituri surde se auzeau la răstimpuri regulate.

Era o muzică care ne plăcea şi nu o mai auzisem de mult, deoarece căutam să ne apropiem cât mai curând, căutând să acompaniem şi noi cu muzica torpilelor noastre, bombardamentul tunurilor şi aviaţiei germane şi române.

Către dimineaţă începe a se zări perfect coasta înaltă a peninsulei Crimeea.

Prin periscop, cu împunsături scurte, se cercetează regiunea şi cerul.

Suntem foarte aproape de ţărm, încât deosebim perfect clădirile portului şi ale oraşului.

La periscop se găsea în cartul 4—8 sublocotenentul Stegaru, care zăreşte un vas inamic de transport.

Imediat sunt anunţat de ofiţerul secund, St. Argeşanu Şerban, care, în timp ce eu fac observaţiile necesare, supraveghiază executarea operaţiunilor premergătoare atacului.

Mă hotărăsc imediat să-l atac.

Ordon: „oamenii la posturile de luptă“ şi, chiar în acel moment, capăt elementele de lansare dela Lt. Ţurcan.

Motoarele supraveghiate de cpt. mecanic şef Papaianopol şi aspirantul Popescu, ajutor mecanic, sunt gata să răspundă oricărei comenzi ce aş fi ordonat, spre a putea ataca în cele mai bune condiţiuni.

ATACĂM, LANSAND TORPILELE DIN PUPA

Nava inamică se afla în faţa portului Yalta; deodată ea schimbă drumul.

In submarin nimeni nu scoate o vorbă şi toţi aş-

Odesa a convins şi pe cei cari, îndoindu-se de rolul acestei „cenuşerese“ nu i-au dat putinţa să colaboreze şi aci, ca pe Dunăre, cu camarazii dela uscat şi din aer.

Prezentul a dovedit sângeros cât ne-a costat că s'a călcat axioma cu care începeam articolul şi s'a uitat lecţiile trecutului atât dela noi cât şi de aiurea.

„Liga Navală Română“ a luptat din răsputeri în cei 15 ani dela întemeere[1]) pentru înflorirea marinei noastre, prin luminarea celor cari deţineau pregătirea militară a Ţării, — dar evenimentele s'au precipitat şi promiţătoarele înfăptuiri ne-au surprins doar cu începutul realizărilor din programul nostru naval, recunoscut în fine şi crearea Fondului Naţional al Marinei abia în 1939.

Să sperăm că cel puţin în viitor marina noastră va fi la înălţimea nevoilor Ţării şi a iscusinţei marinarilor noştri. Ca şi în cazul infanteristului Marchand, camarazii dela uscat suntem siguri că vor fi cei mai aprigi susţinători ai marinei de cari au fost lipsiţi în acţiunile lor vitejeşti.

(Gazeta Militară)

[1]) Din 38 filiale numai două au ca preşedinţi marinari, două avocaţi, iar restul de 34 camarazi dela uscat, generali şi coloneli.

teaptă cu nerăbdare ordinul meu, de a da drumul torpilei binecuvântate.

Văzând intenţiunea vasului bolşevic, hotărăsc repede să atac cu pupa.

Maistrul torpilor Nae Marin, are tuburile gata pregătite şi se găseşte la postul său, aşteptând cu calm ordinul.

Lt. Ţurcan, cu tabelele în faţă, calculează noul relevment dat de mine. Trebue să îndrept submarinul spre mal, pentru atac.

In câteva secunde, aflăm noua poziţie a vasului şi ordinul porneşte: *Tub nr. 5, foc!* Cobor imediat periscopul.

Toţi aşteptam rezultatul, cu răsuflarea pe buze.

In mai puţin de 30 secunde, se aude o explozie, care ne indică că ţinta a fost atinsă.

Conul de război al torpilei noastre făcuse explozie.

Imediat, o nouă şi formidabilă explozie, face ca nava ce transporta muniţii, să sară în aer.

Coborîm în adâncime şi schimbăm drumul, spre a ne sustrage reacţiunii atacurilor ruseşti.

După aceia, aşteptăm cu încredere în Dumnezeu şi mulţumirea datoriei împlinite, urmarea victoriei noastre.

In submarin nimeni nu se mişcă, nimeni nu vorbeşte, o linişte adâncă stăpâneşte totul.

Motoarele doar se aud, destul de încet, în ritmul lor regulat.

După puţin timp, se aud deasupra noastră puternice explozii şi în corpul submarinului încep să isbească numeroase schije; putem număra câte patru-cinci bubuituri deodată.

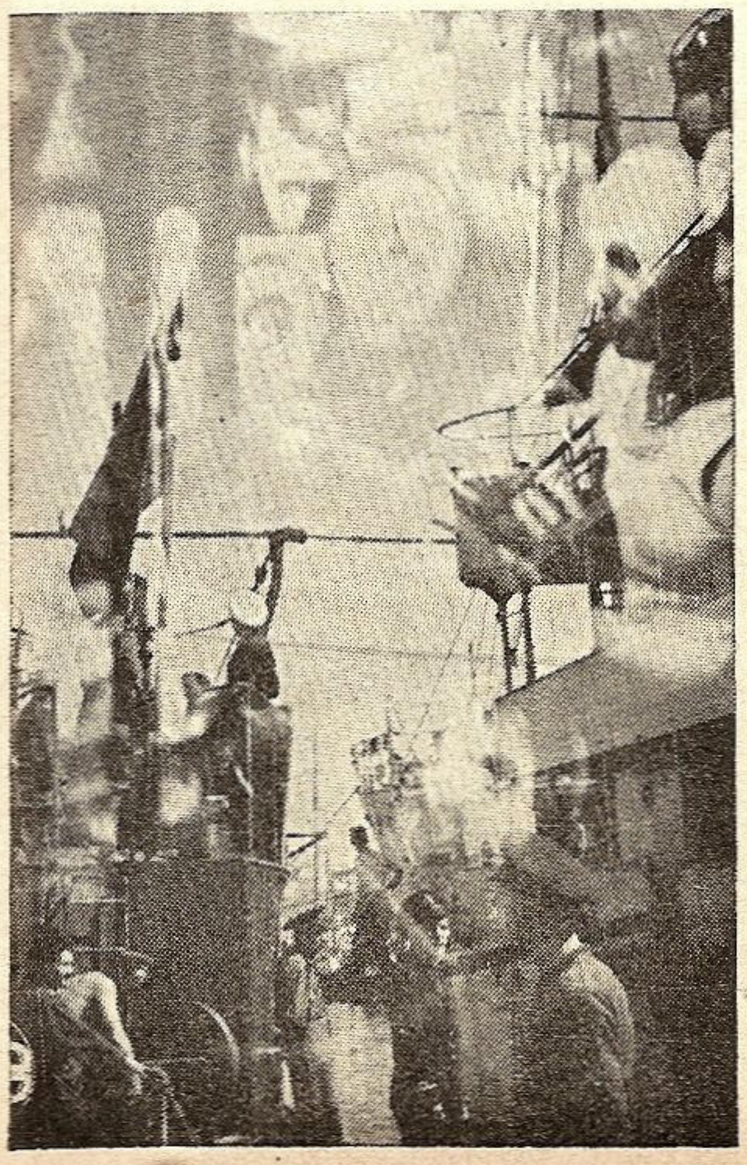
Pentru câteva minute se face linişte, pentru ca o nouă repriză de grenade să ne caute şi iar linişte şi iar grenade explodând.

Timpul trece greu şi pe faţa fiecăruia s'a întipărit seriozitatea situaţiei.

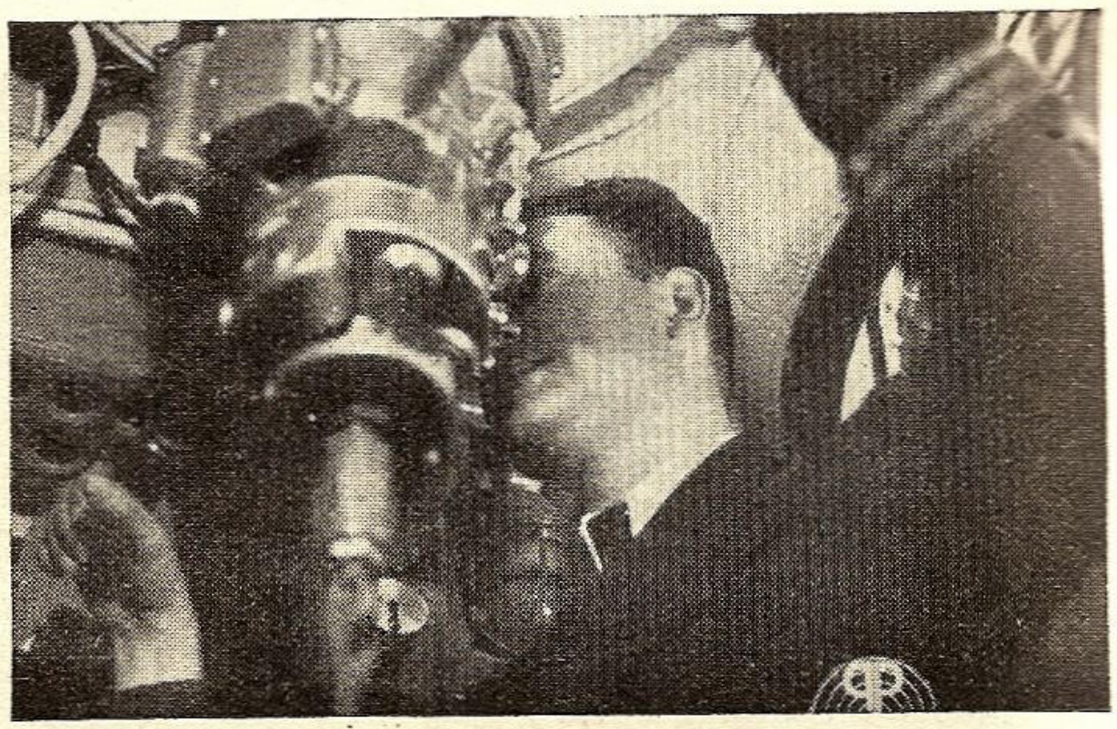
Unul din membrii echipagiului trage cu creta pe tablă câte o liniuţă de fiecare explozie.

Oamenii sunt toţi la posturile de luptă dela ora 8 dimineaţa şi acum este ora 14.

Vedetele bolşevice ne caută de zor şi au lansat până acum peste 90 de grenade în 23 de reprize.



Viziuni submariniste de exterior şi interior.



Comandantul submarinului scrutează prin periscop orizontul

Increderea nu ne-a slăbit nici o clipă şi suntem siguri că Dumnezeu este cu noi.

După opt ore de bombardament, odată cu căderea serii, pericolul începe a se îndepărta şi oamenii, obosiţi de atâta încordare, răsuflă liniştiţi, mulţumind lui Dumnezeu.

Ne aflam de circa 18 ore în imersiune; aerul se rarefiase aproape complet şi abia mai puteam răsufla.

Eşim din imersiune la suprafaţă, pentru a ne continua misiunea.

La reîntoarcere spre bază, suntem prinşi de o furtună care îşi măreşte forţa, atingând proporţiile unei tempeste.

Vântul de vest ridică valuri enorme, cari aruncă submarinul nostru din culmea unui val, în prăpastia fără fund a mării.

Incet dar sigur, trecând cu bine prin această nouă încercare, sosim în apele noastre.

Suntem întâmpinaţi de câteva avioane germane şi române, cari ne flutură cu bucurie flamurile lor, în semn de felicitare.

La bază suntem întâmpinaţi de d-nii c-dor Bardescu, comandantul Forţelor Navale Maritime şi c-dor Kreisch, şeful misiunii germane, cari ne prezintă felicitările d-lor.

Camarazii noştri germani şi români nu ştiu cum să ne înconjoare de cele mai mărunte atenţii.

Suntem fericiţi!

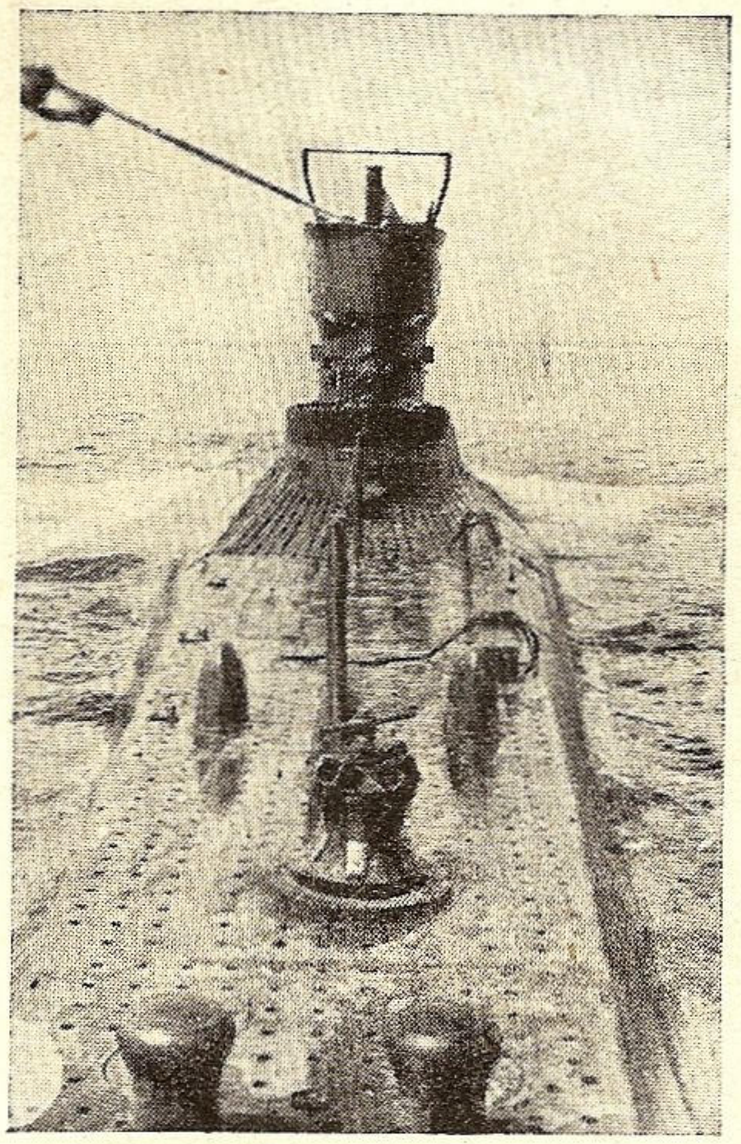
D. c'amiral-adjutant *N. Păiş*, subsecretar de Stat al Marinei, vădit mişcat, a declarat presei următoarele:

Marea victorie înregistrată de Marina Regală Română, prin eroica faptă de arme a echipajului submarinului Delfinul, a sguduit din nou sufletele româneşti, de emoţie şi nădejde în Dumnezeu, tocmai în ziua când toată suflarea românească îşi sărbătorea eroii întorşi biruitori.

Darul oferit de marina noastră de război tânărului său suveran, în zi de sfântă prăzmuire a numelui său şi a legendarului Mihai Voevod, este un simbol al dragostei, al curajului şi al abnegaţiei cu care marinarii români luptă pe întinsul apelor sau în adâncul mării, înfruntând moartea pentru reafirmarea drepturilor noastre sfinte asupra *„Dunării spre marea largă“*.

Presa, ca totdeauna, şi de data aceasta a comentat acest mare eveniment pentru ţara noastră. Redăm câteva spicuiri:

...Un submarin românesc, „Delfinul“, a scufundat în apele Crimeei un vas de transport sovietic de 12.000 tone!



După chinuitoarele ore petrecute în adâncuri, iată-ne la suprafață.

Vestea aceasta mi-a umplut inima de bucurie. Tânăra noastră marină de război dovedește, deci, aceiași vitejie ca și armata noastră. Și fără voie gândul mi-a alunecat către echipajul eroic al acestui submarin, care ne aducea întâia mare biruință.

Niciodată n'am văzut un submarin, decât în fotografii, dar cu toate acestea, vedeam în închipuire acea încordare până aproape de limita puterilor omenești, pe care a trăit-o eroicul echipaj, în acea cutie de metal.

Nu, hotărît lucru, viața marinarului, în genere, este o viață aparte, cu totul desprinsă din cadrul aceleia pe care o trăim noi, cei de pe uscat.

Oamenii aceștia cari au înfruntat și înfruntă primejdii pe cari noi, în lipsă de contactele firești, nu ni le putem nici măcar imagina, par atât de stingheriți alături de noi! Ajungi până acolo încât ești gata să le negi virtuțile, văzându-i pe acești „lupi de mare" printre noi. Explicația? E simplă! Acolo, pe navă, în fața pericolelor sunt *marinari;* aici, pe uscat sunt oameni. Acea caracteristică care-i ridică până dincolo de eforturile firești, făcând din ei niște supraoameni, le lipsește pe uscat. Căci viața, pasiunea lor, o trăiesc intens numai în încordarea uriașă cu elementele naturii și cu inamicul. Acolo ei se simt în adevăratul sens al înțelegerii, în elementul lor...

Totuși, cât de puțin cunoaștem noi din această viață! M'am convins de aceasta prin prilejul pe care l-a oferit presei d. amiral N. Păiș, subsecretar la ministerul aerului și marinei, prezentându-ne pe comandantul submarinului *Delfinul,* cel care scufundase vasul sovietic, pe căpitanul Costăchescu Constantin, însoțit de sublocotenentul aspirant Popescu Panait.

(Universul)

Căpitanul Costăchescu Constantin e un bărbat înalt, brun, pe ale cărui trăsături energice se vede umbra marilor hotărâri plutind bine ascunse pe fața bronzată de aerul sărat al mării.

In timp ce d. amiral Păiș ne vorbește despre marinarul român, în cuvinte ce ne merg direct în suflet, mă căsnesc să rup de pe fața comandantului „Delfinului" un cât de mic semn al marei încordări prin care acest om a trecut timp de patru zile. Nici măcar acea autoîncredere, acea strălucire firească unei isbânzi. Ci, dimpotrivă: parcă nu el era sărbătoritul, ci aștepta să vie altcineva, pe care-l aștepta de departe, cu aureola de învingător pe frunte.

Mirat oarecum de această modestie turnată în prea multă renunțare, am trecut privirea la camaradul său. Dar aceiaș neclintire, aceiaș nepăsare.

Proverbiala virtute marinărească este afirmată cu prisosință de marina românească.

De altfel marinarii noștri au un trecut bine stabilit. Destoinicia lor a făcut mult sânge rău vaselor turcești, atunci când s'au încumetat să atace pe timpul lui Ștefan cel Mare, Chilia și Cetatea-Albă, atunci când armatele islamului amenințau întreaga Europă.

Bravura marinei regale române dovedită în actualul război, a fost adusă la cunoștința marelui public, prin atâtea ordine de zi elogioase.

Zilele trecute, comunicatul marelui cartier general al Fuehrerului, aducea la cunoștința publicului românesc, că submarinul Delfinul a scufundat în ziua de 3 Noembrie, un mare vas de transport sovietic, ce încerca să aducă muniție la Sevastopol trupelor bolșevice, încercuite.

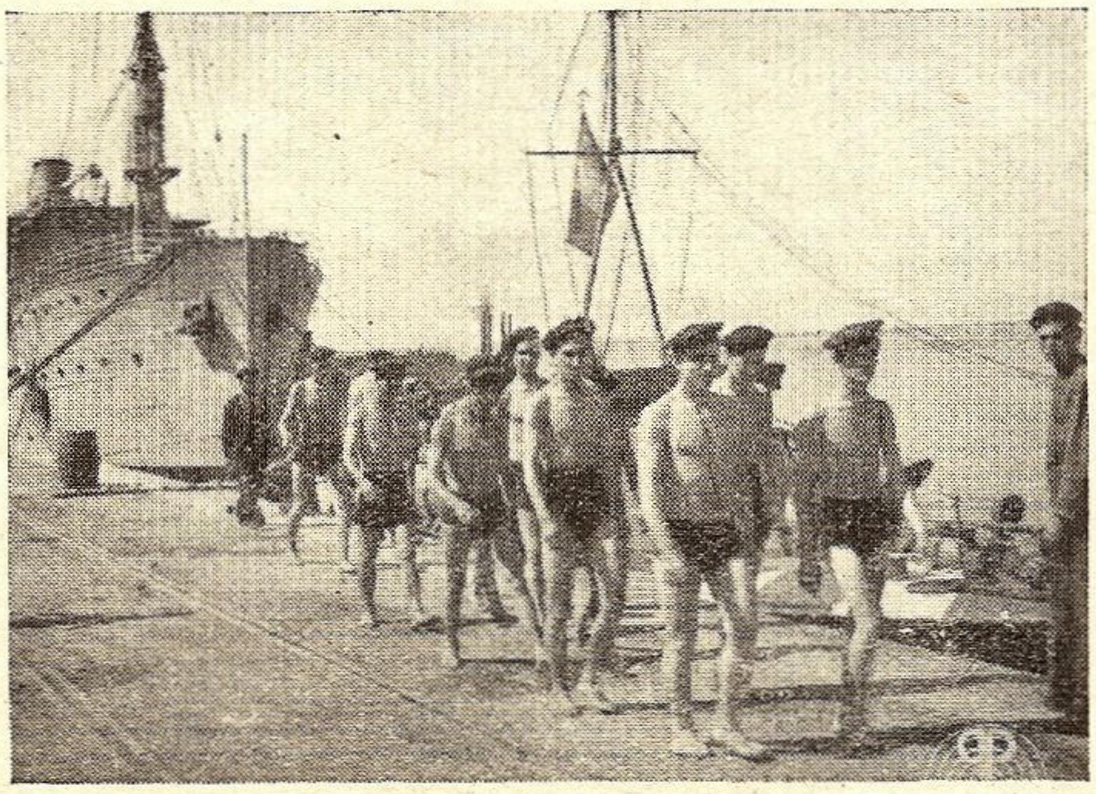
Mândri de isprăvile marinarilor noștri, urăm tânărului comandant, ofițerilor bordului, — domnii F. Argeșanu (secund), căpit. Papaianopol șef mecanic, aspirant Panait Popescu mecanic secund, lt. Țurcan ofițer cu navigația și lt. Stegaru și întregului echipaj, sănătate și noroc, să mai înscrie pe răbojul marinei asemenea strălucite fapte de război.

Trăiască marina!

(Viața)

Din vreme

înscrieți-vă pentru CALENDARUL LIGII NAVALE ROMÂNE, în 7 culori după originalul d-lui C-dor Știubey. LEI 75.—



Intorși la bază, facem exerciții de înviorare, spre a ne îmbăta de aer și de soare.

Veghe pe mare împotriva avioanelor şi a minelor sovietice

Marea este ca un câmp nemărginit, pe care un plug nevăzut îl scurmă necontenit peste tot şi-l răstoarnă din nou, şi le frământă astfel, fără odihnă şi fără încetare, de noaptea până dimineaţa, şi de dimineaţa până noaptea. Şi în acest perpetuum mobile al naturei, o navă de război, fie că se află în radă, la ancoră, fie că străbate marea, spre a-şi îndeplini misiunea, este obligată să fie veşnic atentă. Ea trebue să cerceteze fiece creastă şi adânc de val, apele de aproape ca şi cele din fundul orizontului spre a descoperi, la vreme, mina ce-şi ascunde primejdia între valuri, sau nava inamică ce poate răsări de dincolo de linia curbă a cerului. Pe de altă parte, spre a descoperi inamicul din văzduh, nava cercetează fiece nor sau colţ senin de cer, şi ascultă zgomotele aeriene dela toate cele 360 de grade ale orizontului său. Cercetarea aceasta totală şi neîntreruptă a apelor şi văzduhului, marinarii o numesc veghe întărită. In toate locurile mai ridicate de pe navă, cu vederea mai liberă, marinarii stau atunci cu ochii şi sufletele aplecate atent asupra apelor mării şi ale cerului. In gabia din vârful catargului, la comanda artileriei, la comanda de navigaţie, la prova şi la pupa, în borduri şi la tunuri, ochi şi ochi cercetează şi supraveghează sectoarele de cer şi de mare, încredinţate lor. E o încordare continuă, de fiecare zi şi de fiecare noapte, conştiincioassă până la extenuare. Fără această conştiinţă, veşnic trează, ochii se desprind uşor cu marea şi sunt gata să se lenevească, să-şi ia odihna când le vine la îndemână. Salvarea atâtor nave şi vieţi omeneşti ţine, astfel, numai de conştiinţa şi conştiinţiozitatea acestui serviciu de veghe întărită. Iar telemetrele, lunetele de observaţie, binoclurile mari şi mici, toate se adaugă şi veghează laolaltă cu ochii liberi, în gabie şi la comenzi, în prova şi la pupa, ca nişte ochi de Argus ai navei.

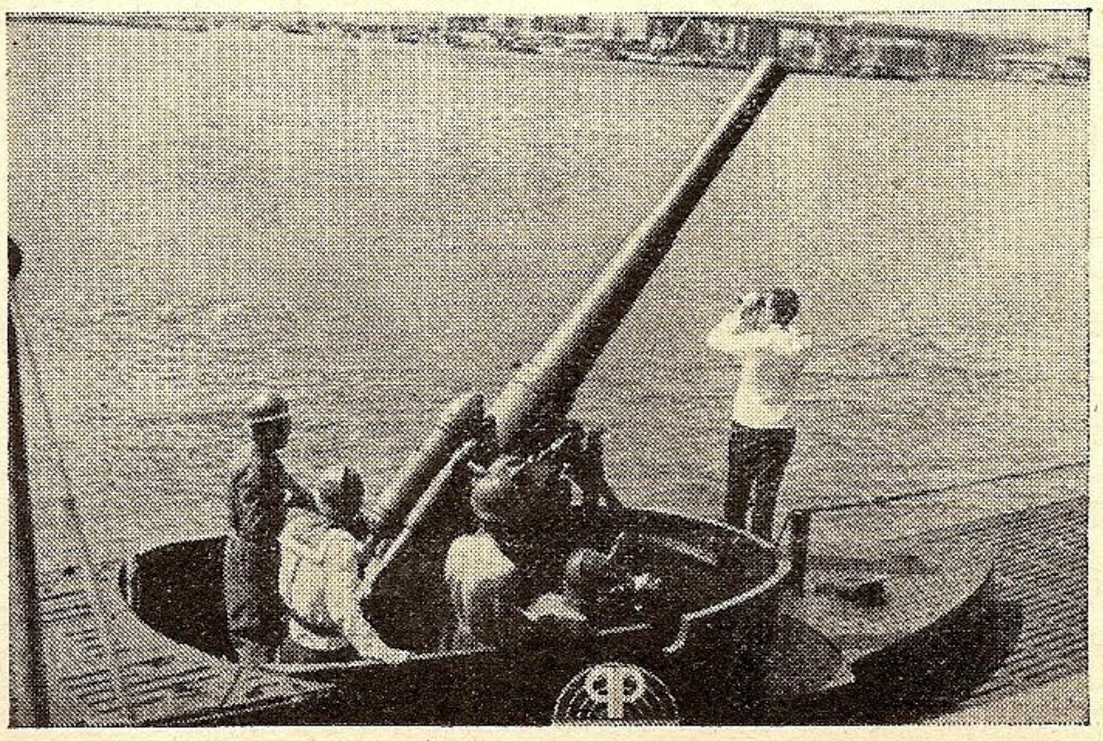
Numai când eşti pe mare îţi poţi da seama de ce este veghe întărită, care pare — la prima vedere — simplă şi odihnitoare. Cât efort repetat se cere ca să poţi observa un punct în imensitatea mării, să-l urmăreşti, să-l identifici şi să-l semnalezi! Şi cât este de greu, dar important, să deosebeşti specificul de obişnuit, valul de mare de mina necruţătoare şi să încadrezi precis tot ce pare suspect! Iată unul din nenumăratele fapte de acest fel:

La 5 August, când soarele trecuse de meridian, adică târziu după amiază, distrugătorul „Mărăşti" e în radă, la ancoră, balansat de hulă. Marinarii, unii în costume de bae, stau de veghe şi dau, cu ochii, ocol mării şi cerului, dela stânga la dreapta şi dela dreapta la stânga.

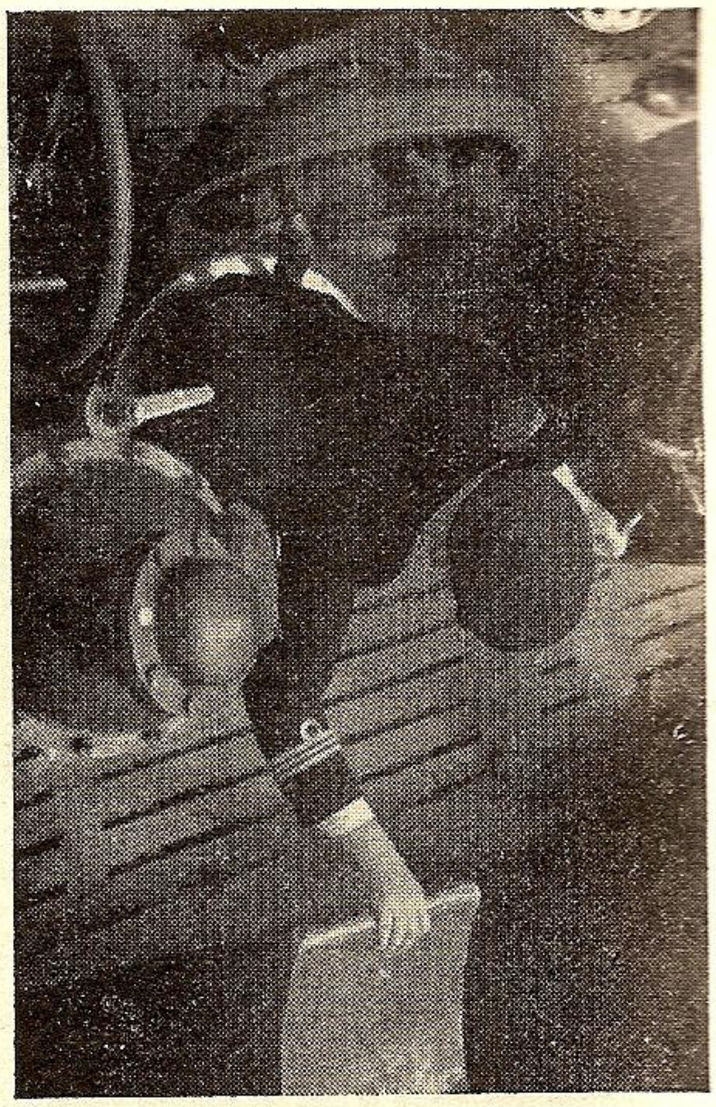
— *Măi camarade, anunţă la telefon pe domnul ofiţer de cart.*

— *Am înţeles, dom' sergent!*

— *Allo, comanda, Domnu' ofiţer de cart? Să trăiţi, domnu'*



Tunul submarinului gata a vâna vulturii de oţel.



Comandantul submarinului înmânează raportul unei vedete rapide

Căpitan. Dom' Sergent Epuran Victor raportează că în sectorul gisment 65 de grade, la distanţa de 5450 de metri, e un punct suspect pe mare.

— *Bine. O să cercetăm.*

Şi dela comandă, cu lunetele de observaţie, ofiţerii de cart: Căpitanul T. şi locotenentul M., privesc imediat spre locul arătat. Adăugăm că marinarul de veghe, când vede ceva suspect în sectorul încredinţat lui, îşi anunţă vecinul cel mai apropiat, fără însă a-şi ridica privirea din direcţia observată. Marinarul vecin transmite prin telefon gismentul la comandă. Şi ca să fim mai lămuriţi, trebue să arătăm că gismentul este unghiul format de direcţia prova-pupa, pe axul navei, cu direcţia în care se află obiectul căutat.

— *Domnule Comandant, pare să fie o mină bolşevică. Se ridică pe val, şi pe urmă se ascunde.*

— *Cereţi lui „MURGESCU" să trimită imediat o şalupă cu mineri, la faţa locului, să facă o recunoaştere şi să vadă ce este. Noi să le arătăm poziţia punctului suspect, cu proectoarele,* ordonă comandantul.

Şalupa dela puitorul de mine „Murgescu" plecă spre punctul indicat, dirijată de mare prin semnalele luminoase ale proectoarelor dela bordul distrugătorului. Intre timp, marea se montează mereu, cerul se întunecă, şi-o ploaie deasă începe să răpăe peste navă şi în larg. Dela distrugător, punctul suspect, observat mai înainte, nu se mai vede. Din fericire, după prima observaţie, fusese trecut pe hartă. Dar, până la lumina zilei de mâine, câte nu se mai pot întâmpla.

Şalupa vine înapoi. Căpitanul E. raportează că nu-şi mai poate continua drumul, din pricina valurilor mari. Cere, stăruitor, să i se dea un remorcher. Echipajul şalupei se urcă pe remorcher şi hai din nou în mare. Dela distrugător, proectoarele îşi aruncă trâmbele de lumină concentrată asupra punctului suspect, invizibil acum. Ploaia se mai potoleşte puţin.

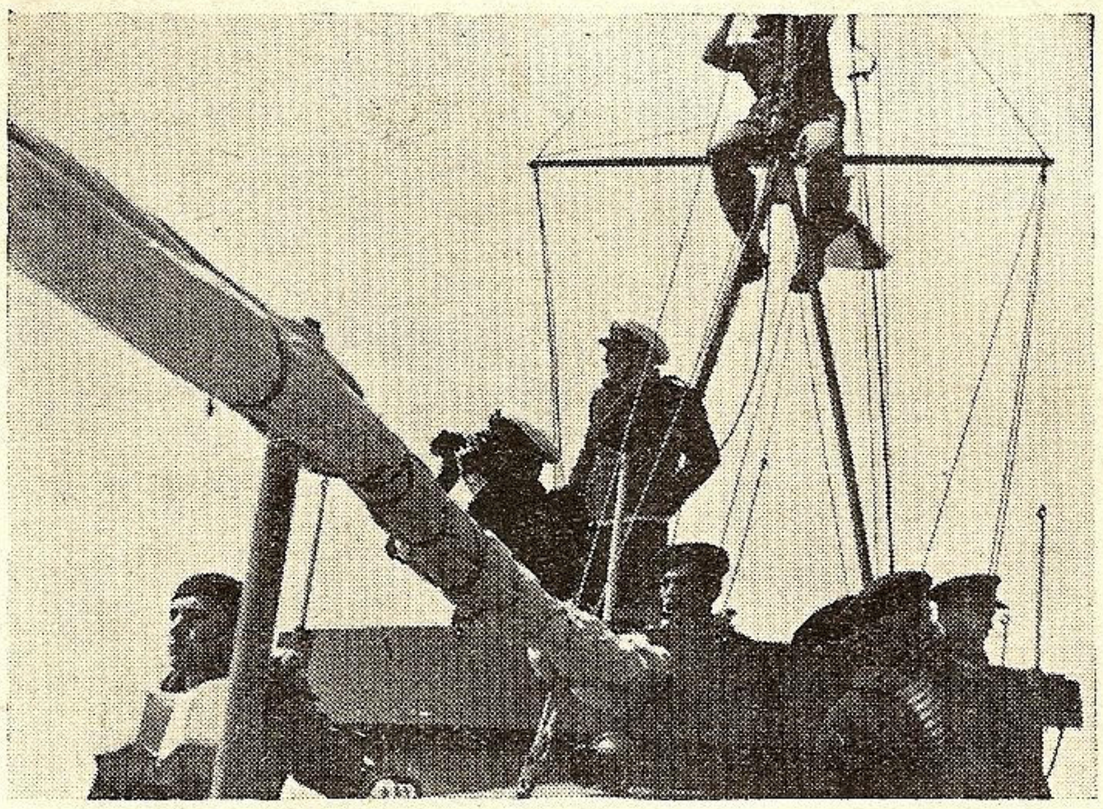
— *Domnule Comandant, remorcherul semnalează cu eclipsa: „mină sovietică ancorată".*

— *Domnule Comandant, canoniera „DUMITRESCU" a eşit în larg, în patrulare. A pus capul tocmai pe mină.*

— *Semnal la „Dumitrescu", prin T. F. S., să-şi schimbe direcţia şi să acosteze la distrugător.*

— *Am înţeles.*

Cu chipul acesta, canoniera „Dumitrescu" evită mina. Totodată, prin radio, toate navele sunt anunţate de prezenţa unei mine în



De veghe cu una din vedetele torpiloare.

punctul arătat pe hartă. Toate se abat din drum. Iar mina sovietică în scurtă vreme este demontată şi adusă în port pe bordul remorcherului.

Veghea de pe distrugătorul „MĂRĂŞTI" a salvat atâtea vieţi şi atâtea nave. Bravo, sergent Epuran Victor!

Lt. rez EMIL VÂRTOSU
din Marină

Dragoarele româneşti.

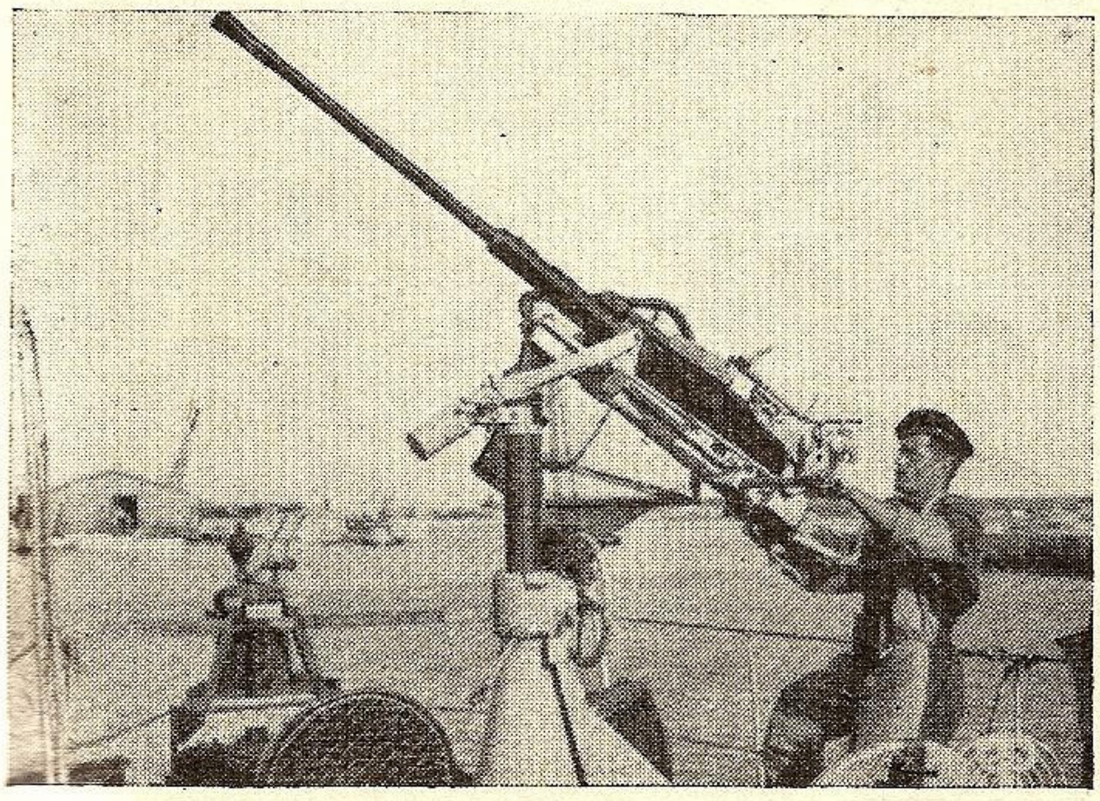
Războiul pe mare al Marinei Regale Române se desfăşoară, după planuri minuţios întocmite.

Misiunile vaselor noastre de răsboi, se îndeplinesc cu regularitate, în toate direcţiunile şi rezultatele lor, sunt tot atâtea succese desăvârşite, care însă din interese strategice şi o totală modestie se ţin fără a se face cunoscut marelui public.

Intre aceste misiuni, dragajul şi curăţirea apelor noastre de minele bolşevicilor, pe care au din când în când obrăznicia să le arunce, este de mare importanţă.

Aceste vrednice vase, dragoare, înzestrate cu un utilaj foarte modern, precum şi armamentul necesar oricărui atac, se găsesc sub comanda căpitanului F.

In orice zi, la orice oră, pe timp frumos sau pe furtună, ofiţerii comandanţi şi marinarii acestor nave, fără a ţine seama de pericolul care îi pândeşte în orice clipă, colindă din zori şi până noaptea târziu dealungul coastelor, marea românească, căutând acest duşman nevăzut.



Tunul antiaerian de pe un torpilor.

Cum este descoperită o mină bolşevică.

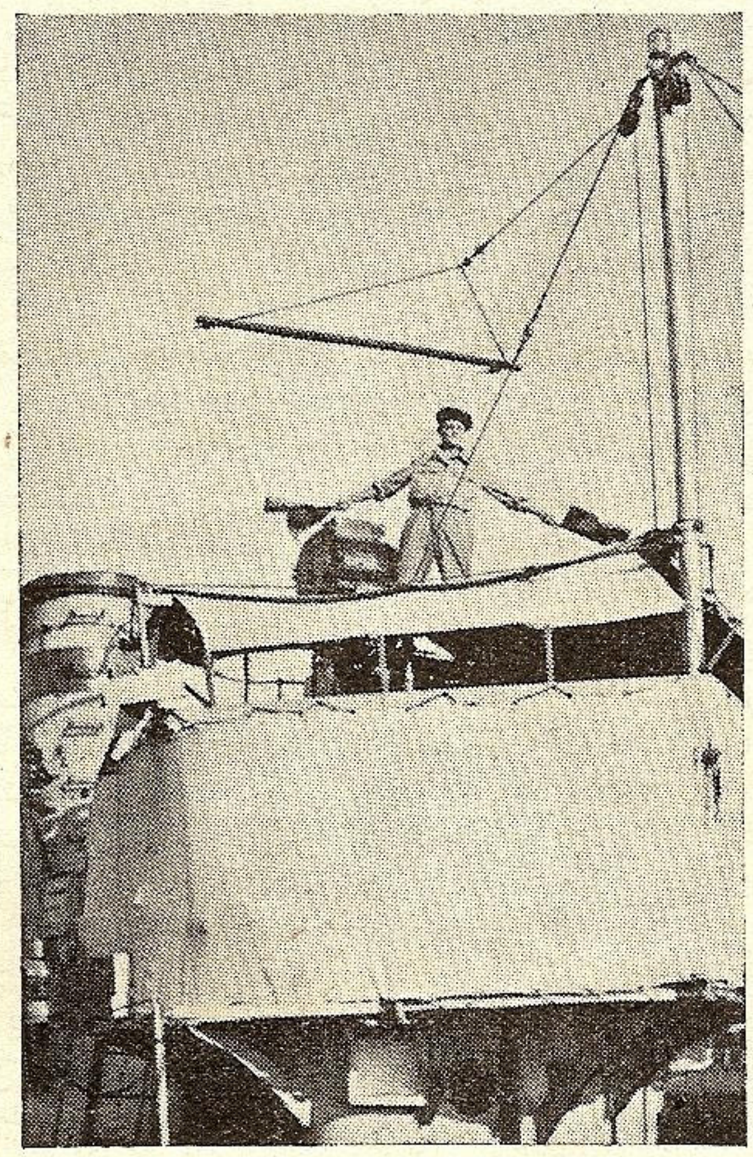
Minele lansate din avioane sunt purtate în căderea lor de nişte paraşute de dimensiuni mai mici.

Aceste paraşute sunt semnalate de posturile de observaţie cari îndreaptă vasele dragoare în direcţiunile respective.

In momentul când ating suprafaţa apei minele se scufundă la o anumită adâncime, rămânând ancorate pe acel loc până când ar avea ocazia să atingă vreo navă românească.

Această ocazie a fost întotdeauna înlăturată şi nu se va întâmpla vreodată această eventualitate, tocmai prin faptul că vasele noastre dragoare ştiu să-şi îndeplinească misiunile în cele mai bune condiţiuni.

Când dragoarele întâlnesc aceste mine ce se găsesc sub apă, o serie de aparate speciale tae legătura între mine şi ancora sa. Mina se ridică la suprafaţă. Odată ridicată în văzul navelor ea este cercetată cu atenţiune.



Timonierul unui vas de patrulare semnalează altuia.

Specialiştii minieri.

Acum îşi începe partea cea mai delicată şi primejdioasă echipa de specialişti.

Mina este desmembrată de cartuşele cari dau foc explozibilului din interiorul ei. După această operaţiune ea este trasă la bordul navei şi dusă în laborator, unde este studiată, în urma căreia se trag învăţăminte interesante.

In acest timp echipa de scafandri, sub comanda maistrului M., lucrează pe fundul mării la scoaterea ancorei ce ţinea mina la adâncimea dorită.

După ce şi această operaţie a fost efectuată, lucrul este luat dela început, şi munca continuă fără odihnă sub ameninţarea primejdiei de orice clipă, în căutarea altor mine bolşevice.

Dumnezeu îi apără şi marinarii se întorc seara spre bază, cu mulţumirea misiunii îndeplinite.

CRISTIAN TEODORESCU
Reporter de război P. P.
pentru Marină

In loc de mine... submarine!

— *Maşinile încet înainte!*

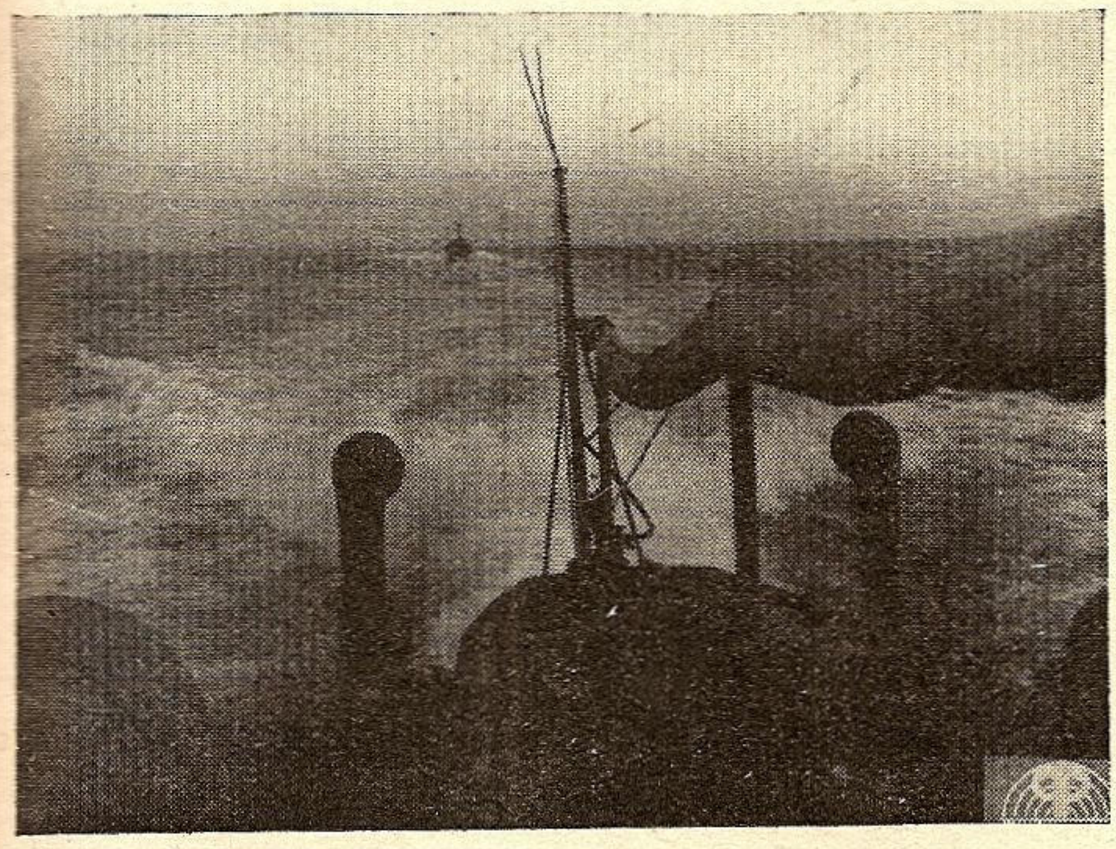
— *Pe drum!*

După manevra de eşire din port, se ordonă „veghea întărită". In amândouă bordurile, din prova până'n pupa, marinarii, cu ofiţerul sau maestrul postului respectiv, cercetează văzduhul şi liniile etern în mişcare ale mării. Gabierul, şoimul navei, deschide larg ochii, îi roteşte, asemeni unui far ce vede fără să fie văzut.

— *Nimic la orizont!*

Torpilorul *Năluca* a plecat în marş de zi, în patrulare. Sub ocrotirea lui şi a vedetelor torpiloare — miraculoasele schiuri de apă — canonierele şi alte torpiloare draghează coasta, dintr'un capăt în celălalt, având uscatul în vedere. Flotoarele şi prismele la apă, navele trec în linie de „relevment", asemeni unor aprigi căutători de comori marine. Comorile sunt însă... minele! Pentru navele de mare, ce străbat apele învârtejindu-le, câmpurile de mine semănate, noaptea, de hidroavioane sau puitoare de mine inamice, sunt un fel de modernă Mare a Sargaselor, cimitirul lor sigur. De aceea, în fiecare zi, navele trebue să scurme măruntaiele mării, să-i smulgă tăinuitele comori ucigaşe...

Torpilorul şi vedetele urmăresc cu viteză redusă navele dragoare, cu ochii în patru.



Navele româneşti în patrulare pe orice vreme.

— *Domnule comandant, „Stihi" semnalează: submarin inamic în vedere, direcţia Sud-Vest.*

La „verga" canonierei „Stihi" fluturau, minuscule, acele divers colorate pavilioane din pânză de astar, cu care navele din toată lumea îşi vorbesc în tăcere, pe drumurile de apă, se salută, se sfătuesc, se îmbrăţişează, se pregătesc să lupte sau să moară!...

— *La posturile de luptă!*

— *Timonier, vino la Sud-Vest, drum la compas 230 grade!*

— *Drum la compas 230 grade!*

Telegraful scrâşneşte:

— *Maşinile, toată viteza!*

Ca dintr'o sondă aeriană, începe să erupă, pe coşuri, fum gros.

O clipă toate navele au ridicat „Zăritul", apoi acesta dispare, prăvălindu-se vertiginos. Goarna dă alarma, sifleele ţiue primejdia.

— *Intraţi flotoarele şi prismele la bord!*

Dragorii se frământă. Telegrafia fără fir bâzâe grăbită *„Inamicul în vedere! Inamicul în vedere!"*

Torpilorul se îmbracă în ţinută de luptă. Mitraliorii, tunarii şi grenadierii sunt la posturi. Torpilorii scot siguranţele dela tuburile de lans-torpile. Restul echipajului s'a mistuit în tambuchiuri...

— *Nava este gata de luptă!* raportează ofiţerul secund.

Erau aproape două ceasuri după amiază. Secundele biciuiesc puternic echipajul, dela maşini până'n gabie. Şi totuşi, secundele fug atât de încet!

— *Periscop în prova-babord!*

In sfârşit! Dela „mărul" catargului până la chilă, pare că nava toată respiră uşurată: *inamicul în vedere!*

Tunurile din pupa huesc, proectilele plescăe şuerând, în apă. jerbele ţâşnesc una după alta. Periscopul însă fuge sprinten, siajul lui se depărtează, se lungeşte spre Sud-Est, deşi proectilele îl încadraseră. Tunul din prova trage o singură lovitură, dar se opreşte: îi venea peste mână!

— *Îl spintecăm în două!*

Vorbise comandantul, dar vorbise totdeodată nava şi întreg echipajul!

— *Cârma, banda stânga! Prova pe periscop!*

Maşinile dudue, năucite de viteză. Intr'o încordare de avânt, prova îşi ridică pintenul ameninţător, sprijinintu-şi pupa sub talazurile spumegânde!

— *Atenţiune! Gata de lansat grenade!*

— *Gata!*

— *Funda!*

Două bufnituri succesive cutremură văzduhul. Trombele de apă împroaşcă nava, până departe. In clipa aceea, torpilorul încălecase apele deasupra submarinului în împingerea feroce a celor două turbine. Periscopul se topise între crestele valurilor. *Lovit!*

— *Ura!*

Din instinct, echipajul îşi strigase bucuria ca un singur glas.

Numai grenadierii, aplecaţi asupra lansatoarelor şi grenadelor, n'au scos un singur sunet. Ei făuriseră victoria, atenţia lor toată era prinsă de pregătirea unei noui lovituri, decisive...

Nava gireză la babord. In prova tribord, aproape, la mai puţin de 100 de metri, reapare, periscopul, ridicat timid, pentru orientare, dar oblic. Tunul din prova trage razant, luându-se la întrecere cu tunurile din pupa.

Periscopul rămâne din nou în urmă, în drum paralel cu nava, la câţiva metri.

— *Grenadele la post!*

— *Atenţiune! Funda!*

Alte două bubuituri succesive, mai puternice decât cele dintâi! O bară metalică sare în aer, o umbră se ridică până la suprafaţa apei, prăbuşindu-se, ca o namilă rănită, spre bordul nostru. Totul s'a întâmplat rapid. Apoi o pată de ulei se întinde pe locul exploziei, băşici mari de aer răsbat neîntrerupt din adâncuri. Apa se înegreşte, spuma se întinde ca o pecingine, cu o rază de aproape 15 metri. Grenadele isbiseră în plin!

Nava trece înainte, intră în rondou şi lansează iarăşi două grenade peste pata de ulei. Din urmă, în linie de front, vin şuerând vedetele torpiloare. Ajunse deasupra genunei de ape, lansează şi ele câte două grenade, pecetluind cu sigilii nimicitoare mormântul submarinului sovietic, împins de soartă în apele româneşti.

Lt. E. V.
din Marina Regală

Un dragor românesc atacă un submarin sovietic.

Dragoarele „F..." şi „A..." se aflau în larg, cu misiunea de a explora un anumit sector al mării, spre a-l curăţi de eventualele mine ce l-ar fi lansat inamicul, în cursul nopţii, din avioane.

Continuu, marea este astfel controlată şi curăţită, pentruca apele pe care e stăpână marina noastră de război, să fie menţinute în permanenţă, fără pericole şi fără impurităţi, la dispoziţia unei navigări în deplină libertate şi siguranţă.

Aceste oficii, de poliţie şi de igienă, a mării — la care participă, în strânsă cooperare, aviaţia, hidroaviaţia şi marina, — le săvârşesc, practic, navele.

Unele nave de luptă, — cărora li se mai instalează, în acest

scop, dispozitivele şi utilajele necesare dragajelor, — şi navele dragoare.

Dragoarele acestea, care sunt — după canoniere — o a doua ediţie a categoriei de nave „bune la toate", îndeplinesc şi multe alte misiuni de zi sau de noapte, ofensive sau defensive.

Aceste silitoare vapoare, de particulare aspecte, asemănătoare unele cu ale cochetelor yachturi, — muncite ca nişte şlepuri, svelte ca nişte şalupe şi suple, ca nişte vedete, — fac şi ele, de exemplu asemenea torpiloarelor şi canonierelor, viteze patrulări, îndrăzneţe ascultări submarine şi chiar violente grenadări antisubmarine, precum tot ele săvârşesc samaritene acţiuni de salvare şi chiar umile atribuţii de remorchere.

De toate felurile: dela dragajul minelor aşa zise cu ancoră, adică de baraj, şi al minelor derivante, până la dragajul antimagnetic.

O întreagă aparatură, instalată la bordurile acestor nave şi un brav echipaj, restrâns dar priceput şi neobosit, le fac neîntrecute în primejdioasa şi importanta lor activitate.

In executarea unei asemenea misiuni se aflau, undeva, în larg, din zorii zilei de 20 August, dragoarele „F..." şi „A..." din gruparea A. S. A.

Dragoarele erau aproape de sfârşitul misiunii lor şi se pregăteau să se îndrepte spre baza lor, într'un port de pe litoralul Mării Negre, — când către orele 12 şi 30, o salvă de mitralieră

Expoziţia din vitrina librăriei „Cartea Românească" cu prilejul zilei marinei: trofee capturate de pe „Moscova" reprezentată în miniatură.

Tot cu aceeaşi vrednicie ştiu ele să reziste sub focurile inamicului, — prezentând unele, în copastia, la comanda şi pe puntea lor, ca de pildă viteazul dragor „F...", urmele de gloanţe şi de schije ale acestei rezistenţe, — şi cu aceeaşi temeritate ştiu ele să-i răspundă inamicului, — cum dovedeşte cazul aceluiaş dragor „F...", a cărui pilduitoare comportare face obiectul prezentului reportaj.

„Nave care luptă eroic şi mor fără glorie", a definit cunoscutul scriitor naval francez Paul Chak, — canonierele şi dragoarele. A greşit, francezul! Gloria e însuşi eroismul cu care nava sau marinarul, murind, a luptat.

Dar misiunea principală a dragoarelor este, bineînţeles, dragajul.

de pe o navă amică, aflată la o destul de mare distanţă, le atrase atenţia dragoarelor, care, imediat, recepţionară de pe aceeaşi navă mesajul: *„Submarin inamic, feriţi-vă de atac cu torpile"*.

O repede scrutare a mării, în direcţia în care trăsese nava amică, — şi constatarea fu promptă: o torpilă, lansată din direcţia în care se mitraliase, gonia pe sub apă, descriind vizibil specificul ei siaj, gonia fulgerătoare spre nava amică, emiţătoare a mesajului, dar care, în imposibilitate tehnică şi tactică, în acel moment, de-a ataca, doar manevrase brusc spre a se eschiva din calea torpilei, şi naviga acum în zig-zag, pentru a para următoarele eventuale lovituri.

Era clar: un submarin sovietic izbutise — printr'un miracol, pe care a avut de sigur imediat, motive a-l regreta — să se stre-

coare, prin barajele de mine, până în apropierea apelor noastre.

Şi ceva mai mult: acţiona.

Departe de nava pe care o ţintise, — submarinul bolşevic era însă foarte aproape — la numai 800 de metri — de micile dragoare, surprinse de situaţie cu drăgile la apă.

Grav ameninţate de foarte apropiata prezenţă a submarinului şi împiedicate în mişcările lor, de poverile ce le atârnau în pupă, — dragoarele executară totuşi instantaneu manevrele dictate de situaţie.

Fără vreo semnalizare între ele, fără vreo comunicare prin megafoane între comandanţi, pentru care procedări „ca la carte" nu mai era timp, — cele două dragoare„ înţelegându-se parcă prin vreo telepatie, manevrară spontan, în perfectă concordanţă şi în ideale condiţii.

(„Telepatia" aceea nu era altceva decât cunoaşterea meseriei marinăreşti şi inteligenţă ostăşească, din partea tinerilor ofiţeri, comandanţii micilor nave).

Dragorul „A...", de sub comanda aspirantului Bănceanu Mihai, a virat brusc banda stângă, pentruca distanţându-se de celălalt dragor, să ofere inamicului în loc de o ţintă masivă, două ţinte mai mici, continuînd apoi a naviga în zig-zag, — iar, simultan, dragorul „F..." s'a avântat asupra submarinului.

In câteva secunde, aspirantul Rusu Gheorghe, comandantul dragorului „F..." a executat o rapidă succesiune de comenzi şi manevre: a încredinţat comanda, sergentului său, ordonându-i să treacă la cârmă, cu indicaţia să navige cu maxima viteză, mereu spre submarin şi mereu în zig-zag, iar ofiţerul a trecut urgent la tunul de 20 milimetri, armând, ochind şi trăgând personal mai multe proectile asupra submersibilului bolşevic care, în urma lansării torpilei, se ridicase la suprafaţă, încât i se vedea la un moment dat, chioşcul.

Năucit de ploaia de proiectile abătută asupra lui, — submarinul bolşevic a intrat imediat în imersiune, adăpostindu-se sub apă de violenţa tirului de pe micul dragor românesc, — renunţând a mai lansa alte torpile, — şi luînd-o la fugă spre apele sovietice.

După dispariţia din vedere a submarinului, aspirantul Rusu Gheorghe a procedat cu aceiaşi rapiditate la ridicarea drăgii dela apă, făcându-şi nava mai liberă în mişcări, continuînd marşul cu toată viteza, şi explorând o vastă zonă din mare, în urmărirea mai departe a inamicului.

Dar urma bolşevicului se pierduse.

I-au prins-o, desigur, barajele de mine prin care, la înapoiere, nu s'a mai putut strecura, pecetluindu-i soarta, pe veci.

Dragorul îşi făcuse datoria.

Şi mai mult decât datoria. Fără să fie o navă de luptă, — se luptase.

Aşa. Cu un tun de mititel calibru, cu un tunuleţ care emite nişte proectile-bibelouri de 20 de milimetri, şi mânuit de însuşi tânărul ofiţer, comandant al navei, a ştiut un dragor românesc să birue un submarin bolşevic.

Inapoi, cu dragorul său, la bază, ofiţerul a raportat cele întâmplate în mare, — şi comandanţii săi au fost fericiţi a avea prilejul să releve şi să răsplătească încă un element valoros din cadrele marinei române, — ordonând acel zapis de noblete ostăşească, al cărui final glăsuie:

...Aspirantul Rusu Gheorghe observând la circa 800 m. în babord chioşcul unui submarin sovietic, deşi cu draga la pupă, pune prora pe chioşcul submarinului şi deschide foc cu tunul de 20 mm.

„Pentru sângele rece şi prezenţa de spirit cu care aspirantul Rusu Gheorghe a atacat submarinul sovietic, se citează prin ordin de zi pe Divizia de Mare".

Serg. C. CRISTOBALD
Reporter de război pentru
Divizia de Mare

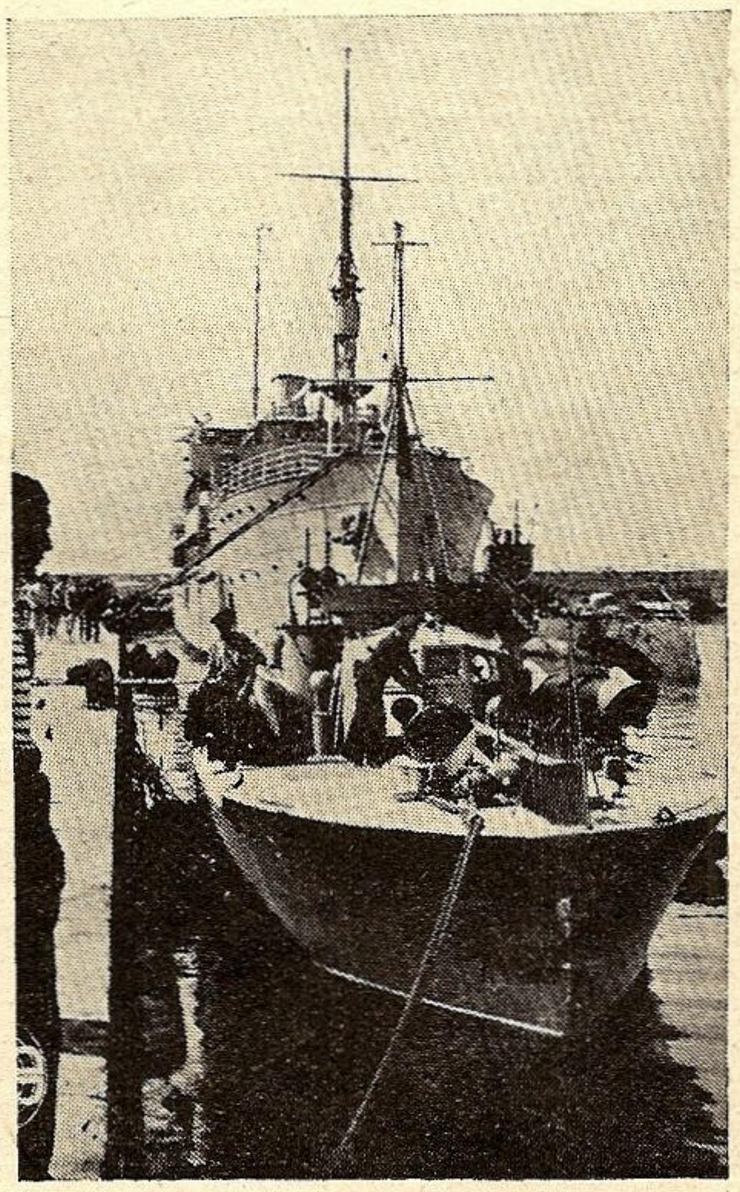
Cum îşi fac datoria observatorii de marină

Ca şi un observator al artileriei, observatorul de marină are misiunea să îndrumeze tirul artileriei navale şi să constate rezultatele loviturilor. In plus, trebue să comunice observaţiile de natură strict navală: deplasări de nave inamice, tonaj, artilerie, dispozitiv, câmpuri de mine, intrările în barajul porturilor, îmbarcaţii, etc.

Aspirantul D. este numit observator înaintat al monitoarelor, în preajma satului I.

Luneta de baterie, repere, aparatul de radio, ridicările, totul intră în funcţiune în chip normal, fără nici o umbră de bănuială din partea inamicului.

Intr'una din seri, două vedete bolşevice se strecoară spre malul nostru, reuşind să identifice poziţia observatorului. Aceasta odată cu noaptea, îşi schimbă în grabă locul, cu avantajul că, poziţia aleasă, este şi mai aproape de... inamic!



O vedetă torpiloare lângă nava bază.

Incidentul, noile ridicări, sunt raportate imediat la nave, în cursul nopţii şi dimineaţa.

Jandarmii lui Offenbach ajungeau totdeauna la locul crimei, după dispariţia făptaşilor. Proectilele ruseşti au bătut a doua zi în belşug vechiul observator, distrugându-l, dar observatorii erau departe!

In noul observator s'a putut sta liniştit două zile, timp în care navele inamice nu s'au mişcat din porturi, de teama vreunei curse.

Trecerile de avioane sovietice au identificat şi acest observator şi au început să-l bată cu artileria. Aspirantul D. se hotărăşte totuşi să rămână pe poziţie, nu pentrucă n'ar fi avut unde şi pe unde să se retragă, ci pentrucă nu mai avea unde să-şi împingă... înainte, observatorul.

Intre ţânţari, musculiţe şi obuze ale artileriei duşmane, în faţă cu şuvoiul Dunării, iar de jur împrejur cu pânza înşelătoare şi neprietenă a bălţilor şi a tufişurilor de stuf şi trestie, Aspirantul D. rămâne pe loc, veghind asupra oamenilor săi, asupra instrumentelor şi păstrând tot timpul legătura prin radio cu navele. Singura lui grijă era să nu se piardă cutia cu chinină, din care se înfrupta zilnic împreună cu oamenii din observator. Chinini-

zarea, împotriva frigurilor, era consemnul aspru al bordului! Pe cei care nu-l respectau, îi pedepseau... ţânţarii!

Vreme de trei zile, cu toate proectilele inamice, care aproape isbutiseră să încadreze observatorul, Aspirantul D. nu se clinteşte din loc, oamenii la posturi, radio în funcţiune şi în legătură permanentă cu monitoarele. Nu s'a mişcat nimic în baltă şi pe ţărmul din faţă, n'a vâjâit un singur proectil spre inamic, fără ca observatorul să nu-l repereze şi să nu-l comunice.

In cele din urmă, navele noastre au schimbat de poziţie. Observatorul a fost retras, spre marea desamăgire a Aspirantului D., care nu mai putea ţine un contact aşa de preţios cu... inamicul.

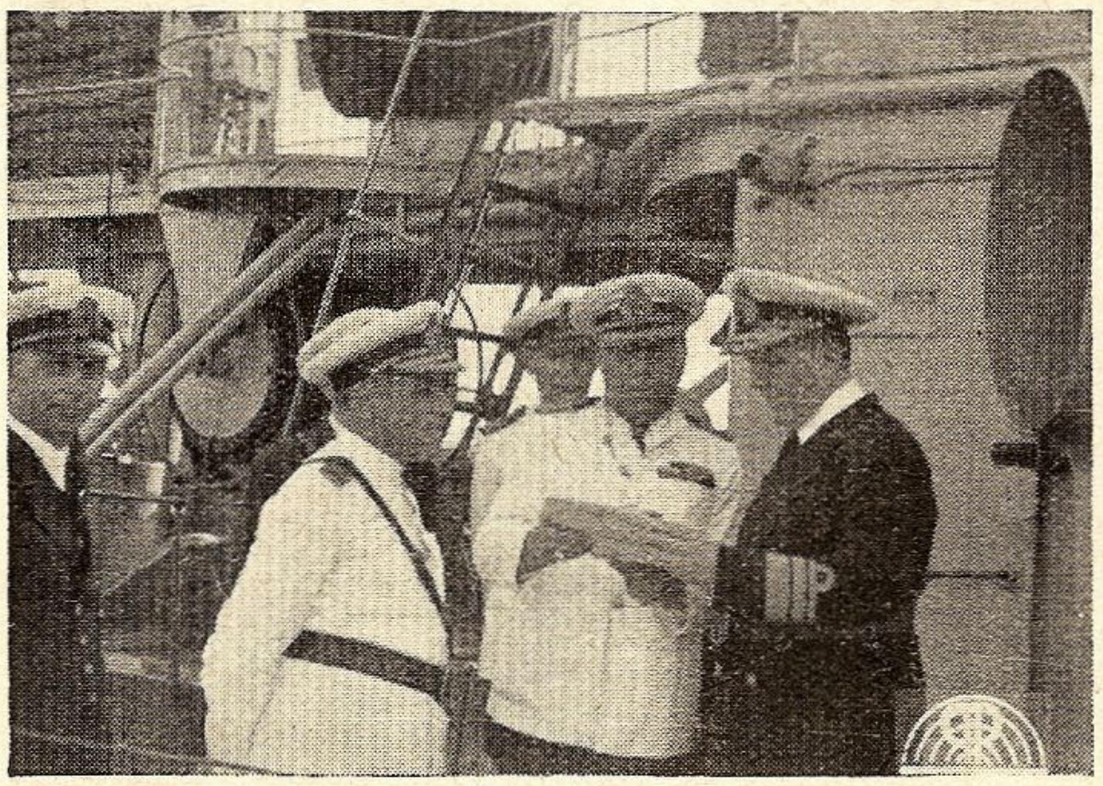
ION VIFOR
Sergent marinar T. R.

Tunarii N. M. S. „Constanţa" au doborât cu tunurile lor un avion bolşevic avariind grav alte două.

Nu demult, către sfârşitul unei însorite zile, bolşevicii au încercat să bombardeze din nou vechea aşezare a lui Ovidiu.

Ţinta lor era portul.

Sirenele oraşului sunară de mult alarma, bateriile contra aviaţiei bolşevice aşteptau cu nerăbdare să se vadă avioanele roşii.



D. C'Amiral-Adjutant N. Păiş de vorbă cu d. Amiral I. Georgescu şi Comandor N. Bardescu.

Vânătoarea noastră se ridicase în văzduh ca un stol de rândunele şi după sgomotul motoarelor, cari se ambalau într'o neîncetată urmărire, ne făcea să simţim cea mai categorică siguranţă, căci, atunci când ai noştri sunt în aer seamănă numai moarte şi distrugere în rândurile duşmanilor, aviatorii bolşevici de frică aruncându-şi bombele la întâmplare în mare, pentru ca, uşurându-se de povara lor, să poată fugi cât mai repede.

Trecuseră aproape 30 minute de când nu se mai auzea nici un zgomot de motor. Ai noştri îi fugărise până departe în largul mării, fără ca sovieticii să-şi poată lăsa bombele lor asupra pământului strămoşesc a lui Mircea cel Mare.

Luna, care îşi arăta faţa din ce în ce mai aparent, se ridica pe cer din dreptul farului.

Deodată încep să se audă din nou sgomote de avioane.

Tunarii erau gata, dar focul nu pornea, căci avioanele camuflate în nori nu se puteau recunoaşte, dacă erau amice sau inamice. Secundele treceau parcă ar fi fost secole şi nerăbdarea cuprinsese pe toţi. Deodată îşi fac apariţia printr'o spărtură de nori şi se îndreaptă cu iuţeală în direcţia lunei.

Erau trei avioane sovietice. In frica lor nebună, de artileria noastră, bolşevicii se îndreptau spre lună.

Bolşevicii, crezându-se astfel apăraţi, se îndreptau în bătaia tunurilor de pe N. M. S. „Constanţa".

Tunurile se găseau gata de tras, servanţii ardeau de nerăbdare să dea drumul salvelor ucigătoare .

Slt. de marină M., dela centrala de artilerie, face calculele necesare şi dă elementele de tras, tunurile din prova şi pupa. Comandantul navei c-dor V. V. îşi îmbărbătează oamenii şi le recomandă să tragă cu precizie atunci când va porni ordinul de foc.

Bolşevicii încearcă să facă o manevră de rondou asupra portului, dar comandantul ordonă foc, în direcţia lunei!, 5 grade spre stânga.

Tunurile din prova şi pupa aruncă prin gurile lor proectile, care, bine îndreptate, se sparg în mijlocul celor trei avioane bolşevice.

— *„Ţinta bine atinsă"* se aude glasul comandantului.

— *„Continuaţi tirul, urmărind inamicul".*

Din văzduh o jerbă mare de foc se vede, ce se îndreaptă spre suprafaţa mării cu viteza unei comete. Un bolşevic cădea.

Din pieptul tuturor răsunară strigăte bucuroase de victorie. Avioanele noastre de vânătoare, plecate apoi în urmărirea celorlalte două avioane bolşevice, după o scurtă luptă le-a doborât în mare.

Aceasta a fost isprava de arme a tunarilor de pe N. M. S. „Constanţa".

CRISTIAN TEODORESCU
Reporter de război P. P. pentru Divizia de Mare

Scufundăm submarine sovietice în Marea Neagră.

CONSTANŢA. — Iulie.

Telefonul sbârnâie. Plantonul ridică receptorul şi dă parola de recunoaştere. Se pare că la celălalt capăt al firului, cineva foarte grăbit are comunicări mai importante decât banale chestiuni de serviciu interior. Ofiţerul de serviciu a trecut acum la aparat şi notează febril, răspunzând sacadat în răstimpuri... da... da... două submarine... direcţia... X grade longitudine... Z latitudine.... da am înţeles... în dreptul capului Y... mile în larg... s'a făcut... e în regulă... Aparatul încalecă din nou furca. Ofiţerul îşi cercetează notele şi sboară apoi pe scările înguste ale vaporului, pe puntea a treia, unde comandantul bate la maşină raportul zilnic de activitate.

— *Domnule Comandant, posturile de ascultare ale coastei semnalează submarine sovietice în larg la punctul... în dreptul capului Y.*

Dela acest sumar raport şi până la plecarea vedetelor rapide, duşmanul temut al submarinelor, n'a durat nici trei minute. Micile vaporaşe de război sfâşie apa cenuşie a portului şi imediat ce ies din larg, încetul cu încetul şi se aşează pe drum, vâjâind din toate motoarele, înălţând semeţ provele ascuţite, fâlfâind pavilioanele şi asvârlind în urma lor o coamă înspumată înaltă şi semeaţă, precum înalţi şi semeţi sunt marinarii care scrutează acum orizontul, în căutarea inamicului.

A pornit şi torpilorul N. Se vede departe ca o linie deasupra apei devenită în larg verzuie. Coşurile lui fumează subţire. Incetul cu încetul nu-l mai vedem. Se lasă ceaţa. Cerul şi-a schimbat culoarea, iar valurile au început să urce ameninţător dintr'odată. Şansele de a întâlni inamicul au scăzut. Micile vedete sparg însă valurile ţinând drept în mijloc şi împroşcând torente de spumă.

Telegrafistul înghesuit în cabina lui ţine legătura cu uscatul şi cu navele din jur. Motoarele sforăie înăbuşit, aparatul lui ţăcăne. Cu mâinile încleştate pe crosele mitralierelor de turelă, servanţii fac eforturi să dibuie în ceaţă vre-un avion vrăjmaş — musafir nepoftit al acestei răfueli — rezervată marinarilor.

Detectivul submarinelor intră în acţiune

Deodată auzim distinct lovituri de tun. Torpilorul N. a descoperit inamicul şi trage de zor asupra lui, pe deoparte ca să-l silească să intre în imersiune, deci să piardă timp, pe de alta pentru a conduce vedetele după tirul lui. Micile unităţi navale svâcnesc înainte. Panaşele de spumă cresc uriaş. Provele se înalţă spre cerul cenuşiu. N. a încetat să tragă. Vedetele sunt acum în raza inamicului care şi-a întrerupt pe neaşteptate activitatea şi s'a ghemuit la fund, aşteptând să treacă pericolul.

Vedetele au încetinit viteza. Curând au stopat aproape. Pe bord se desfăşoară o activitate care ar umple de uimire pe cei care îşi imaginează că o luptă navală se desfăşoară exclusiv cu mare risipă de sgomot, obuze şi jerbe de apă.

In jur e tăcere adâncă. Numai motoarele bâzâie înfundat cu turaţia redusă la minimum. Echipagiile vedetelor s'au grupat în jurul unor aparate — cutii şi cabluri lungi de cauciuc terminate cu un disc lucitor. Totul pare destul de inofensiv şi ar putea fi confundat la iuţeală cu un aparat de uscat părul dintr'un atelier elegant de coafură. E însă un detector, mai precis un detectiv al sunetului, un aparat de descoperit submarine.

Discul conţine un microfon ultra sensibil. Cablul se scufundă în apă metru cu metru. Ofiţerii ascultă atenţi la căştile lor reacţiile sunetului. Intâi se aude o bolboroseală ciudată, identificată imediat — e apa desfăcută de microfonul în cădere, apoi încetul cu încetul începem să auzim sgomotul unui motor redus, care încearcă prin opinteli, în pauze largi, să se depărteze. E submarinul bolşevic — prada noastră. Vrea să scape, dar e prins în laţ şi vânătorii isteţi de deasupra n'au să-i dea drumul cu una cu două.

Moartea pândeşte sub apă

Comenzile se răspândesc — oamenii aleargă. Deasupra cabinei principale marinarii vedetelor au angajat un schimb de comenzi, cu ajutorul pavilioanelor (steguleţe albe-roşii) care se rotesc, se înalţă, coboară după un alfabet straniu şi încântător.

Gata, comandanţii vedetelor — să-i numim căci s'au umplut de glorie: Locotenenţii Ignat, Zaharia şi Călin Botez, (fiul marinarului şi scriitorului Jean Bart) — s'au pus de acord cu planul de atac.

Motoarele intră în plin. Prima vedetă taie scurt locul unde submarinul a fost descoperit. Celelalte se depărtează repede de locul atacului. Se pregătesc bombe de adâncime — butoaie înţesate de trotil. Gata... prima sboară peste bord. Un moment nu se simte nimic. Un butoiaş pe care l'a înghiţit marea — dar imediat apoi explozia se produce în adânc, cu o violenţă extraordinară. O coloană gigantică de apă svâcneşte spre cer. Vedeta dansează o clipă nesigur pe coama unui val uriaş, dar îşi revine imediat. A doua grenadă anti-submarină este aruncată, de data aceasta cu explozie calculată mai în adânc. Explozia e uriaşă. Pe locul ei se produce mai întâi o gaură, ca şi cum apele ar fi înghiţite spre fund, dar imediat ţâşneşte în spre cer ca o jerbă de apă strălucitoare.

Ne depărtăm. In urma noastră Locotenentul Botez repetă manevra pe aceeaşi direcţie însă travers vedem vedeta lui cum se înalţă cu prova asvârlită înspăimântător înainte.

Coloane lungi ţâşnesc în cer, se resfiră furate de vânt, ca o boare pe care o primim în faţă. Un gând hilar îmi trece prin minte. Acela al placidului jet-d'eau din Cişmigiu, care ne amuţea cu boarea lui în promenadele romantice pe lac din timpul păcii. E rândul lui Zaharia să treacă viforos pe deasupra rechinului de oţel, care chircit în fundul apelor îşi aşteaptă moartea.

Pata de ulei

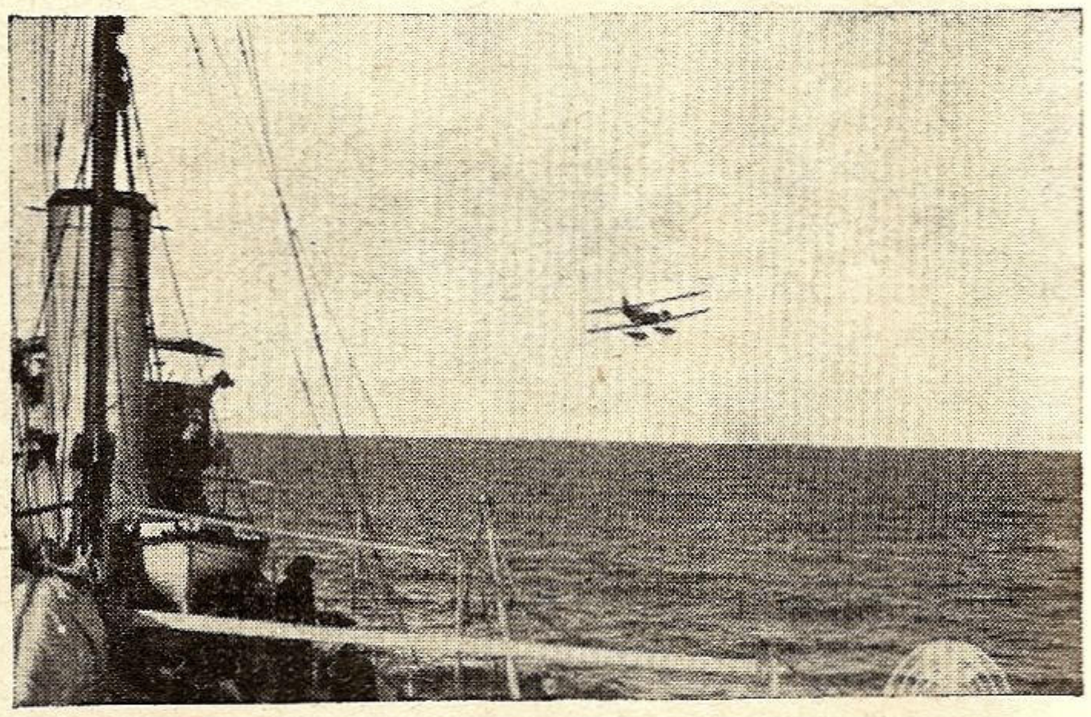
S'a terminat. Apele se liniştesc. Motoarele îşi potolesc ritmul. Revenite din cursa lor nebună vedetele-torpiloare fac rondur şi îşi reiau formaţia. In depărtare N trage mereu cu tunul şi mitralierele. Ce l'o fi apucat oare?

N'avem timp să desluşim misterul, căci iată pe locul atacului marea cenuşiu verzuie a început să-şi schimbe culoarea. O pată întunecată brună, cu reflexe vinete şi aurii se lăţeşte cu încetul. s'ar părea că un animal uriaş a fost spintecat undeva în adâncul de valuri şi sângele lui ţâşneşte acum la suprafaţă, rânced şi duhnind. E pata de ulei, clasica pată de ulei. Inchişi în carapacea lor, bolşevicii şi-au dat duhul în adânc. Ne felicităm peste cabinele de comandă. Marinarul dela mitralieră mai trage o rafală în adânc, ca o ultimă pomenire. Pata s'a lăţit acum mult de tot, se văd băşici de aer ţâşnind la suprafaţă.

Bolşevicii s'au „fundarisit" pentru vecie. Un marinar care s'a învârtit de o cască bolşevică, la dezastrul crucişetorului „Moscova" s'a împodobit cu ea şi a luat o mutră tragică. Râdem ca nişte nebuni.

A doua victorie s'a împlinit

Se scoate din frenezie tunul torpilorului care bufneşte scurt încă



Un colaborator de preţ al navelor: hidroavionul.

odată. Ne ducem spre el cu toată viteza. Misterul se lămureşte repede, căci deslegarea lui se află scrisă cu ulei şi motorină pe suprafaţa mării. A descoperit şi el un submarin, pe care l'a prins înainte de a se putea scufunda, l'a atacat imediat cu tunul şi mitraliera. Lovit în plin la turela centrală, inamicul a încercat o imersiune rapidă, dar o nouă salvă i-a grăbit scufundarea, de data aceasta pentru vecie.

Două submarine scufundate deodată. Aşa noroc rar se vede.

Auzim sgomot de motoare. Două hidroavioane se rotesc deasupra noastră. Sunt ai noştri, atraşi de sgomotul luptei. Se rotesc deasupra petelor de ulei şi leagănă apoi aripile — VICTORIE — VICTORIE DEPLINĂ.

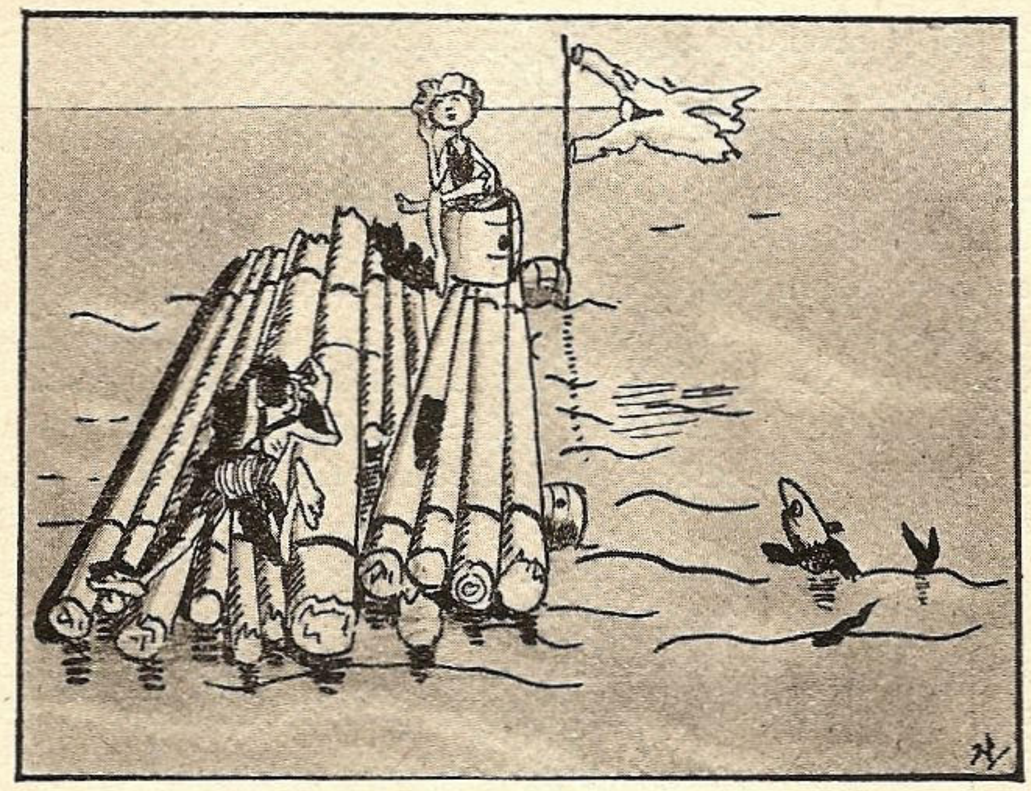
de ŞTEFAN MENGONI
reporter de război P. P pentru
Aeronautică şi Marină

O profeţie.

In vara anului 1898, într'o după amiază cu cer senin şi o lină adiere, Crucişetorul „Elisabeta" — de mult desafectat — executa tirul real pe imensitatea portului Constanţa.

Primul Ministru al României la acea epocă, era Demetru Sturdza a cărui erudiţiune era foarte apreciată, iar integritatea şi austeritatea lui legendare.

Dorind a asista la menţionatul interesant exerciţiu, inedit pentru el, a prânzit la bord, având comeseni Comandantul şi Secundul



— Vo fi foame vouă, dar şi mie

navei, după care instalat într'un fotoliu pe duneta, urmărea tirul pe care îl reluasem.

Peste puţin însă a aţipit; era explicabil: avea atunci peste 70 ani.

La fiecare detonaţie a tunurilor de 150 mm. calibru, venerabilul president al Consiliului de Miniştri tresărea.

După terminarea tirului, Statul Major al Crucişătorului a făcut cerc în jurul eminentului om de Stat.

Imi amintesc că ne-a vorbit de navigabilitatea Prutului a cărei executare şi întreţinere erau încredinţate atunci unei comisiuni technice mixte austro-române.

Permiţându-mi oarecare remarce, în seara aceleaşi zile, un secretar al Primului Ministru mi-a remis din parte-i o broşură cu o măgulitoare nemeritată dedicaţie, conţinând un studiu al său asupra importanţei economice pentru noi a navigabilităţii Prutului.

Când ne gândim că aprecierile analoage care s'ar fi făcut atunci asupra Nistrului, care astăzi sunt logice, ar fi părut fără îndoială absolut himerice.

Intre altele înţelepte recomandaţii referitoare la pregătirea militară care trebue să fie principala noastră preocupare, ne-a rostit următoarele cuvinte pe care le reproduc fidel.

„Eu voi fi dispărut de mult, când dureroase evenimente vă vor face să vă reamintiţi ceeace vă prezic acum:

„Cei mai înverşunaţi, mai perfizi şi mai de temut inamici ai României sunt vecinii dela răsărit. — Făuriţi-vă armele şi comportaţi-vă deci în consecinţă: politica ţărei de asemeni să fie vigilentă şi condusă, ţinând seama permanent de acest periculos adversar".

La acea depărtată epocă nu eram decât un novice în cariera maritimă, îmi răsună însă şi astăzi puternic în memorie lapidarele cuvinte ale lui Demetru Sturdza.

Monstruoasele procedee întrebuinţate faţă de noi, de aceşti fioroşi barbari, fanatizaţi în cea mai neumană rătăcire, abandonându-ne perfid în marele război; în anul trecut invadând, asasinând nejustificat şi devastând cu o sălbăticie fără precedent în istoria omenirei, provinciile noastre nepreţuite şi comportându-se cu o şi mai înverşunată sălbăticie în conflictul actual, fac mai impresionantă clarviziunea profetică a acestui mare român.

Comandor TEUTU

O podoabă

în casa fiecărui membru

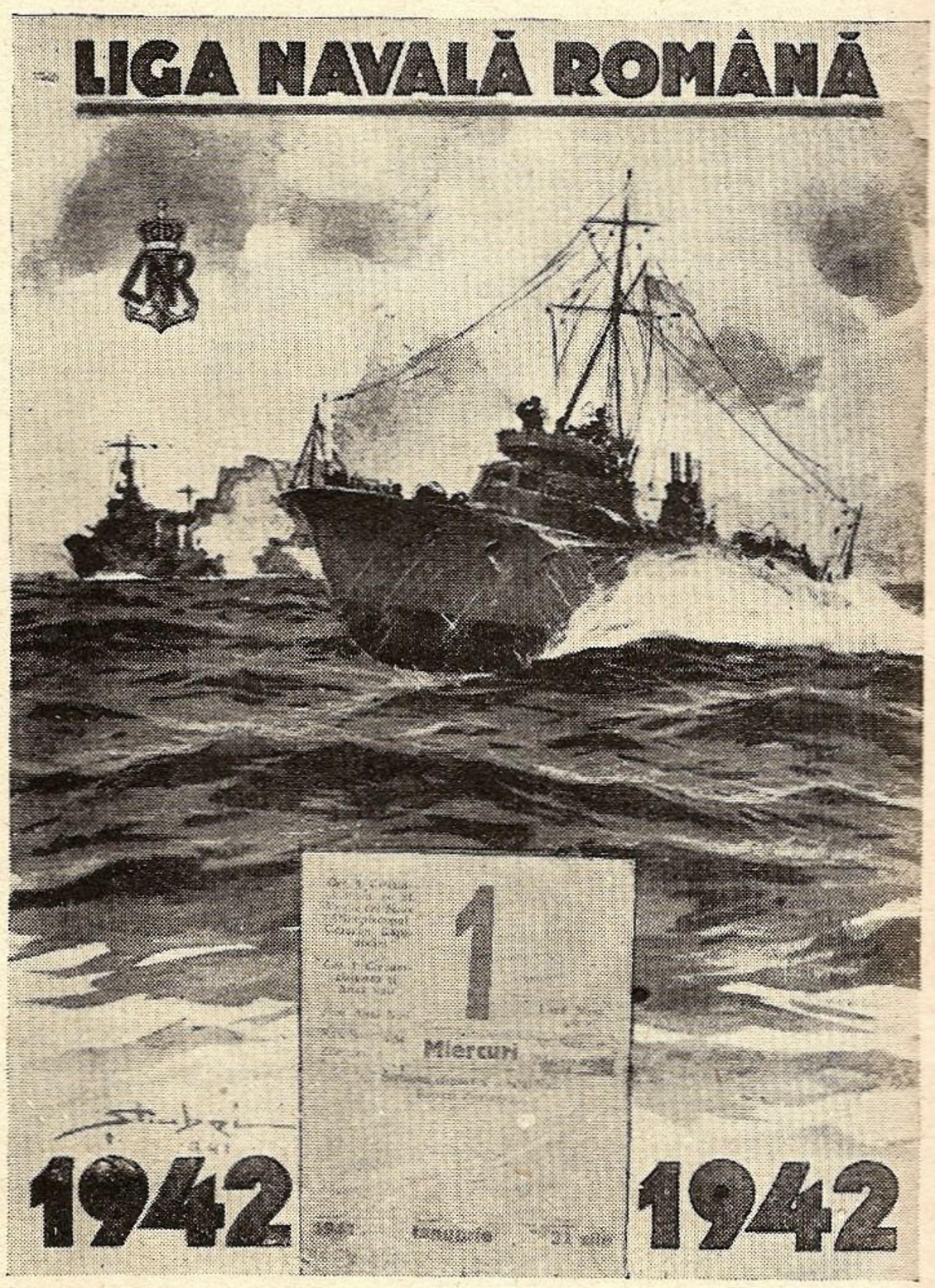
Cadoul

cel mai frumos pentru prieteni

CALENDARUL

LIGII NAVALE ROMANE

executat artistic în 7 culori după originalul d-lui pictor Comandor D. Stiubei



Doritorii îl pot avea trimiţând centralei suma de lei 75 sau adresându-se filialelor şi căpităniilor de porturi.

PLUTAȘII LUI ȘTEFAN CEL MARE

PILDĂ DE CURAJ ȘI DEVOTAMENT

de General ION ANASTASIU

Armele de luptă își fac și o datorie dar și o legitimă laudă cu actele de devotament și de sacrificiu pe care istoria războaelor le consacră. Dar marina, câte nu are la activul ei, câte sacrificii n'a făcut ea pentru a înlesni, a ajuta ca să poată reuși, acțiunea celorlalte arme, în dobândirea victoriei! Câte exemplare de acestea nu ne înfățișează războaele, în care viața luptătorilor de pe mări, a fost cu drag pusă la îndemâna popoarelor spre a le salva demnitatea și onoarea. Un frumos exemplu îl găsim, dat de marinarii noștri încă de pe vremea lui Ştefan-cel-Mare.

Pe scoarța unei evanghelii vechi dela Mânăstirea Neamț, am dat prin anul 1893 peste o însemnare scrisă în slavonește, despre o luptă ce a avut loc la 1497, luna Octombrie, cu leșii în Braniștea M-rei Neamț, luptă pe care am scris-o și publicat-o într'o broșură sub titlul: *Cetatea Neamț și bătălia dela Braniște*, tipărită la Galați în 1892, în tipografia Nebuneli. Puțin timp după aceia, am dat tot așa pe o scoarță de ceaslov în cărțile Părintelui Vlădica Narcis Creţulescu, de cum s'a înecat cea mai mare corabie ce avea Moldova atunci când turcii au atacat și luat Cafa, (Feodosia de azi) în anul 1475, port-cetate unde trăgea la ernatic și flota moldovenească atunci când se pornea dela Chilia cu mărfuri spre Veneția, sau la înapoiere, când iarna ori sloiurile, o apuca pe drum.

Dar înecatul corăbiei de care-i vorba, a fost cu voia celor opt marinari moldoveni, înecată împreună cu încărcătura ei de 106 turci cu comandantul lor, dar și cu șapte vâslași moldoveni ai corăbiei. Și stă scris acolo pe ceaslov, cele ce urmează:

„Livada lui Neonil a rămas pe mâna Mânăstirei, că locul aista i-a fost dăruit de Ștefan Vodă, lui Nica din Răpciuni care a fost plutaș multă vreme pe Bistrița, după cea ispravă cu turcii în apa Cafei când s'a înecat multă samă de turci ce venise asupra cetății aceleia ca s'o cuprindă. Și de grija ertărei lui Dumnezeu, Nica s'a făcut călugăr pentru așa mare peire de lume și a răposat în Sf. Dumitru. Și spun călugării cum au tocmit ei lucru cu înecăciunea turcilor; c'ar fi luat turcii corabia cea mare ca să treacă de cea parte a apei unde era cetatea Cafei, ca s'o bată și s'au suit toți ca la 106 turci și cu cei opt vâslași moldoveni; iar ai noștri au bortilit în ascuns din mers fundul corăbiei, fără să dea sminteală turcii și a îndreptat-o unde-i jocul apei spre adânc și într'o clipială s'a umplut de apă corabia și s'a lăsat la fund, de n'a scăpat decât Nica eșind la mal de aiastălaltă parte și așa a venit într'un târziu în satul lui".

După luarea Cafei, venea rândul Chiliei și a Cetății-Albe; de aceia a trimis Ştefan Vodă la 1479 pe Ion Coloianu Vlahu la Veneția să spună din gură Senatului ce a făcut peste puterile ei țara Moldovei pentru a scăpa Cafa „cel din urmă sprijin al marinei sale și predominarea pe Marea Neagră".

Și această întâmplare cu înecarea corăbiei, s'a petrecut când pârcălab Chiliei era Vleaco.

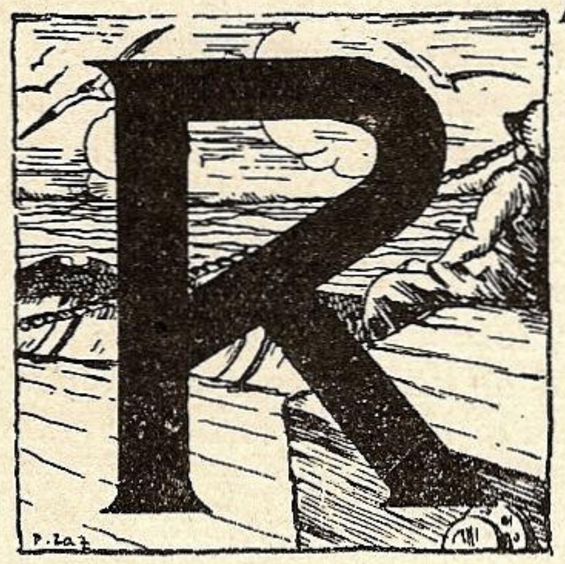
Iată un exemplu de cum știau marinarii încă de pe vremea lui Ştefan cel Mare să se sacrifice privind moartea cu dispreț când e vorba de datoria ostășească și de binele patriei!

Cetatea maritimă Chilia, înfloritoare pe vremea lui Ştefan cel Mare.

Chilia şi Cetatea Albă

reintră în patrimoniul românesc

de C. AMIRAL C. NEGRU



ÀZBOIUL la care luăm parte, contra Rusiei, aduce poporului nostru două schimbări mari : întregirea hotarelor dinspre Răsărit şi o infuzie puternică de curaj, în afirmarea drepturilor noastre asupra pământurilor locuite de Români.

De 4 luni de zile numai, s'a vorbit atât : la radio, în conferinţe; s'a scris: în presă şi broşuri, asupra Bucovinei, Basarabiei şi ţinuturilor româneşti de dincolo de Nistru, cât nu mi-aduc aminte să fi auzit într'o viaţă de om. S'a arătat ce parte integrantă din trupul românesc fac parte ţinuturile răpite acum un an, în condiţiunile dureroase pe cari le-am trăit, şi pe cari le cunoaştem cu toţii. S'a arătat, fără reţinere şi fără frică, că neamul românesc nu poate trăi fără aceste mădulare rupte din trupul ţării, ca şi un organism fizic care nu se poate desvolta sănătos şi spre maturitate, când din trupul lui îi lipsesc unele organe esenţiale plinătăţii vieţii. Şi dacă această nevoe de a ne cunoaşte cine am fost, cine suntem, cine trebue să fim, şi ce misiune avem, cum am mai avut aci în Răsărit, ar fi înflorit mai de mult pe ogorul scrisului şi vorbirii româneşti despre pământurile locuite de Români, am fi fost mai pregătiţi, conducători şi conduşi, mai cu seamă conducători, spre a nu ne lăsa operaţi, fără nici un gest de protestare, de durere în amputarea fără precedent în istoria noastră, la care am fost supuşi anul trecut de călăul bolşevic.

Cine ar fi îndrăsnit să vorbească sau să scrie că Moldova lui Ştefan-cel-Mare se întindea până la Nistru ; că în Transilvania Românii formează o majoritate de peste 80% din populaţie ! Toată presa de peste hotarul de Vest ar fi fost cu spada în mână, şi ai noştri chiar ţi-ar fi cenzurat o îndrăsneală care supără pe vecin. Iar dacă ai fi avut imprudenţa să afirmi că între Nistru şi Bug, cuprins de judeţe întregi sunt pline de sate moldoveneşti, chiar miniştrii tăi de externe ar fi sugerat lui Litvinov să ceară guvernului ţării să-ţi închidă gura, ori să-ţi rupă pana, pentru o atât de mare impietate, care supără pe Stalin.

Această opreliştе, această lipsă de curaj, această frică patologică de a lumina poporul despre noi : de câţi suntem, până unde se întinde neamul nostru, ce drepturi avem noi asupra cutărui pământ ; ce am fost noi Românii pentru creştinătate şi pentru Europa în trecut, „ce funcţiuni istorice europene şi creştine a îndeplinit naţiunea română" (N. Iorga), şi ce misiune împlinim noi azi, alături de marele popor german şi sub flamurile genialului lui conducător Adolf Hitler, Mareşal Antonescu şi mareşal Mannerheim ; această opreliştе, zic, ne-a dus la ticăiala, la lipsa de demnitate, la nenorocirea din Iunie, 1940 . . .

Să scriem . . . să scriem mult, despre tot ce-a fost al nostru, şi despre tot ce trebue să fie al nostru, cu curajul pe care ţi-l dă adevărul istoric, şi contribuţia ta ca popor la civilizaţia continentului. Să scriem până când aceste adevăruri vor intra în sângele, în conştiinţa noastră a tuturora şi nu se vor mai găsi, de aci înainte. oameni de conducere, ca cei de eri, cari au tratat viaţa neamului cu uşurinţa şi nepăsarea criminală, care ne-a dus la pierderile dureroase suferite anul trecut.

Şi de aceea, azi, Chilia şi Cetatea-Albă, a lui Ştefan-cel-Mare şi Ferdinand I, au revenit iarăşi în patrimoniul naţional, şi cu toate că s'a mai scris despre ele, scriu şi eu din nou despre aceste chei ale *„Porţii Orientului"* care închidea „poarta Bugeacului", pe unde s'au scurs din Asia toate năvălirile popoarelor barbare şi care în prezent intru în stăpânirea fraţilor moldoveni transnistrieni.

CHILIA

(Puţină istorie, după col. Drăghicescu)

Numele Chilia se crede că derivă din numele ce oraşul a avut la întemeierea lui, Aquileea, nume care îl are şi Aquileea romană, oraş din Nordul Italiei.

Când în secolul III al erei creştine, legiunile romane fură nevoite, sub presiunea înspăimântătoare a barbarilor, să părăsească Dacia lui Traian, şi să se retragă în Moesia, mulţimea băştinaşilor nu trecu Dunărea, ci se retrase în munţi, de unde, după scurgerea barbarilor se scoborî şi unindu-şi puterile întemeie două principate distinctive, Valahia şi Moldova.

Principatul Moldovei, constituit din micile republici : a Bârladului, a Vrancei, a Galaţilor şi a Cetăţii-Albe, era împărţit în trei provincii, având trei mari comandamente militare, sau trei scaune : unul la Baia, al doilea la Iaşi şi al treilea la Chilia, al cărui comandant se numea duce câmpestru şi a avut pe Moise Dingă, ca cel dintâi Duce ; iar tribunii, adică şefii echipajelor flotei erau : Pilat Flondor, Avram Pojoga, Coman Ciocan şi Claudiu Baloş.

In 1288 găsim pe Dragoş, proclamat Duce suprem, ca recompensă a bravurei şi demnităţii cu care a împlinit sarcinile ce republica îi încredinţase, şi ca să fie recunoscut de toţi, şi să i se supuie, i se dă sceptrul şi dreptul de a purta căciula cu pană albă.

— In secolul al XIII-lea şi al XIV-lea Veneţienii, Genovezii şi Pizanii înfiinţară în Chilia comptuare, de unde îşi întinseră dominaţiunea fluvială până la Giurgiu şi chiar la Calafat.

— Dela 1355—1460 Chilia cu tot litoralul nordic al Dunării, dela Porţile-de-Fier până la Mare era al Ţării Muntenesti.

Marea importanţă a cetăţii Chilia, înainte de căderea Constantinopolului, reese din judecata sultanului Mahomed, care spune cu privire la cele două cetăţi Chilia şi Cetatea-Albă, „până când Românii stăpânesc Chilia iar Ungurii Belgradul sârbesc, până atunci nu vom putea birui pe creştini". Iar Baiazid, în 1484 spunea despre nevoia Turcilor de a cuceri aceste două cetăţi : „Chilia este cheie şi poartă pentru toată ţara Moldovei, Ungariei şi ţările dela Dunăre, iar Cetatea-Albă e cheie şi poartă pentru Polonia, Tătaria şi Marea Neagră.

Ştefan-cel-Mare, presimţea intenţiunile Turcilor privind aceste două cetăţi, ceeace-l face să jertfească prietenia lui cu Vlad Ţepeş, şi în 1465 să cucerească pentru Moldova Chilia şi să pue în ea pârcălabi pe Bahtea.

Căderea Chiliei în mâinile Moldovei aduce supunerea întregei regiuni de pe ambele maluri ale Prutului, spre vărsarea în Dunăre, iar gurile Dunării încetează pentru totdeauna a mai fi ale Munteniei.

Presupunerile marelui Voevod se împlinesc, căci în 1481 Turcii se pregătesc a cuceri cetatea cu ajutorul Domnului muntean Laioș Basarab, zis Țepeluș. Ștefan însă o ia înainte, sfărâmă armata lui Țepeluş şi pe el, înainte de a-i veni vreun ajutor turcesc ; ceea ce face pe Turci să amâne lovitura contra cetății, care totuși are loc în 1484 sub sultanul Baiazid, care aliat cu Tătarii şi cu Vlad Călugărul, Domnul Munteniei, poartă pe 350 de corăbii o parte din armata lui, iar cealaltă parte urmează pe uscat drumul spre Moldova ; şi cu toată apărarea vitejească a pârcălabilor Ivașcu şi Maxim, cele două cetăți cad : Chilia la 15 Iulie şi Cetatea-Albă la 5 August 1484.

Aci e cazul să arătăm că între al XI-lea şi începutul celui de al XV-lea secol Moldova avea o puternică marină militară, care atinge apogeul sub Ştefan-cel-Mare. In strânsă legătură cu Genovezii şi prin întărirea cetăților maritime, el dădu un sprijin puternic marinei şi un mare impuls comerțului pe mare. Ştefan simțea bine că atât timp cât Moldova va fi stăpână pe gurile Dunării, pe Chilia şi Cetatea-Albă, şi va avea preponderență în Marea Neagră, nu va putea fi învins așa ca să nu se mai ridice. Temeinic așezată pe marina ei, Moldova suportă cu succes colosalele încercări ale Turcilor contra ei.

Căderea Imperiului Bizantin, prin cucerirea Constanținopolului, făcând pe Turci stăpâni ai Mării de Marmara şi țărmul sudic al Mării Negre, îi puse în situațiunea de a ataca cu succes predominarea Moldo-Genovezilor în Marea Neagră, căci nemai putând primi nici un ajutor pe apă, prin stăpânirea Bosforului, Moldova nu-şi mai putu susține posesiunile ei. Cafa, cel mai de seamă sprijin al marinei moldovenești, căzând în puterea Turcilor, Moldova pierdu pentru totdeauna stăpânirea Mării Negre, acest lac moldovenesc, cum era numită pe vremea lui Ştefan.

Timp de aproape trei secole Chilia se găsește în stăpânirea Moldovei, a Tătarilor sub Mârza Cantemir (1637), sub Ruși, sub Turci, până la 1856, când după războiul din Crimeea şi înfrângerea Rușilor revine Moldovei, iar prin tratatul din Berlin 1878, cu toată cooperarea armatei române şi înfrângerea Turcilor cu ajutorul nostru, Rusia ne fură Basarabia de Sud ; Chilia Nouă, fundată de Turci pe malul stâng al Dunării, urmează soarta celor 3 județe, răpite, iar Chilia Veche, Aquileea română, rămâne cu delta Dunării, României.

Prin alipirea Basarabiei în 1918 la Patria mumă, ambele Chilii revin României, pentru ca după 22 de ani, într'un nou rapt, în Iunie 1940, să cadă din nou în mâini rusești. Azi, când scriu aceste rânduri (Iunie 1941) glorioasele armate germano- române, alungând pe bolșevici dincolo de Nistru, au liberat, pentru totdeauna, cetățile lui Ştefan-cel-Mare şi Mihai I.

CETATEA - ALBĂ

Numită la Romani Alba-Iulia, nu se poate preciza cine şi când a întemeiat-o. E foarte probabil că poziția ei importantă la gura Nistrului să fi atras atenția poporului de marinari şi comercianți fenicieni ; ceea ce se ştie sigur e că în sec. al V-lea înainte de Christos Grecii, luând din mâinile Fenicienilor comerțul pe apă, înnaintară dela Tomis (Constanța) la gura râului Tyras (Nistru) şi ridicară aci un turn.

Prin fundarea Constantinopolului la anul 330 d. Chr. şi înălțarea Imperiului Bizantin, Marea Neagră devine calea unui intens comerț pe apă, ceea ce dădu o mare splendoare orașelor de pe țărmul nordic al Mării Negre, între care şi Cetatea-Albă.

Cronicarul Melidon spune că la înființarea Domniei lui Dragoș, la anul 1288, micile republici românești, între cari şi republica Bârladului cu Cetatea-Albă, cum am văzut vorbind de Chilia, au fost confederate de el într'un singur stat, Moldova, în stăpânirea căruia intră şi posesiunile lor de peste mare, cum şi comerțul şi marina lor. Astfel constituită Moldova, având o bază politică mai puternică şi mai întinsă, veni în contact cu Genovezii, ceea ce avea ca urmare de a-şi spori puterile maritime şi comerciale şi câştigă atâta însemnătate în Marea Neagră, încât se declară stăpână a acestei mări, după cum se poate vedea din titlul, ce-şi luară Domnii Moldovei, de „stăpânitori ai Mării Negre".

La 1400 Juga, Domnul Moldovei, întări Cetatea-Albă, care însă, după scurt timp, căzu în mâinile lui Mircea, Domnul Moldovei, sub Alexandru-cel-Bun, care îi adăogă un al doilea rând de ziduri. Aci, la Cetatea-Albă, în ziua de 26 August, acum 507 ani şi după o lungă şi glorioasă domnie, se stinse din viață bunul Voevod Alexandru-cel-Bun.

La venirea pe tronul Moldovei a lui Ştefan-cel-Mare, el îşi dădu seama că poarta deschisă a Moldovei, dinspre Dunăre şi Nistru, trebue închisă, ceea ce hotărăşte pe Ştefan la 1465 să ia Chilia după care merge asupra Cetății-Albe, o cucereşte şi pune ca pârcălabi pe Isaia şi Bachta. Prin stăpânirea Cetății-Albe, Moldova devine stăpână a Mării Negre. Marea importanță a Cetății-Albe reese şi din documentele aflate în arhiva Veneției, în care Exarhul găseşte declarația lui Ion Zamblac, unchiul lui Ştefan-cel-Mare, trimis ca ambasador la Dogele Veneției, la 8 Mai 1477. „Chilia şi Cetatea-Albă, spune el, sunt tot ce poate fi mai important pentru Moldova, un zid de apărare pentru Ungaria şi Polonia, o cheie pentru a redobândi dela păgâni Crimeea, două fortărețe de atâta însemnătate, încât nici nu e chip a o spune în câteva cuvinte, ci numai într'o relațiune separată, dacă va fi cerută de Veneția ; şi de vreme ce Turcii se pregătesc a apuca aceste cetăți, el, unchiul lui Ştefan, cere ajutor Veneției în contra Turcilor, la care Veneția se grăbeşte a răspunde cu căldură, că nu va înceta în interesul Moldovei, ca şi cum ar fi pentru sine însăşi".

Prin căderea Cetății-Albe în August 1484, cucerită de Baiazid, se îngroapă viitorul maritim al Moldovei, zice Bălcescu, iar când, puțin mai târziu, Turcii cuceresc şi Uzul sau Olbia, pun stavilă incursiunilor Moldovenilor pe Marea Neagră, şi-şi pregătesc o cale lesnicioasă pentru a năvăli asupra Moldovei.

De Chilia şi Cetatea-Albă se leagă şi bătălia din codrul Cosminului, şi iată cum : în 1497, Albert, regele Poloniei, vrând să prindă pe Ştefan, trimise la el o ambasadă, cu asigurarea că Polonia vrea să meargă şi să cucerească cele două cetăți, Chilia şi Cetatea-Albă, din mâna Turcilor, şi deci să treacă prin Moldova, iar Ştefan să pregătească cele necesare oştirii. Ştefan se bucură de acest plan, dar sfetnicii lui, boierii şi episcopii, îi arătară că la mijloc se ascunde un plan mişelesc, care se dete la iveală, când Leşii intrară în țară. Ştefan văzând că cele comise nu se potrivesc cu cele promise, le eşi înainte şi-i bătu strașnic în Codrul Cosminului.

La 1750, Ion Vodă-cel-Cumplit, cu un slab ajutor de 600 cazaci, sub comanda unui vechi luptător Pocotilo, care se scoborâră pe 25 de luntre la Cetatea-Albă,

neîntâmpinând rezistență din partea cetății, o prădară, ucizând în ea tot ce li s'a părut musulman ; iar cu venirea la domnia Rusiei a lui Petru-cel-Mare, și prin hotărîrea acestuia de a-și întinde domnia dela marea Baltică la marea Neagră, încep o serie de războaie între Ruși și Turci, din care Cetatea-Albă a avut mult de suferit ; importanța ei politică și comercială reducându-se mereu prin ridicarea marelui port din apropiere, Odesa, refăcută pe urmele unui însemnat așezământ cu numele Hagi-Beg, impulsul pe care Impărăteasa Ecaterina a II-a l-a dat pentru ridicarea orașului și portului Odessa, a urmărit micșorarea importanței economice a Cetății-Albe, în vederea desvoltării viitoare a comerțului Rusiei pe Marea Neagră.

INCHEERE

Cu toate că nu se poate preciza care vor fi nouile frontiere ale țării, în noua Europă, după acest război, ceea ce însă se poate prevedea este că situația Românilor de dincolo de Nistru se va rezolva conform cu interesele noastre naționale ; și se mai poate prevedea încă un fapt îmbucurător, și anume că lichidarea regimului bolșevic va aduce liniște în Răsăritul Europei, pentru o lungă perioadă de timp. Aceasta va da răgaz muncitorului și vrednicului popor român ca, îndoindu-și puterile să tripleze bogăția acestei provincii ; și dacă ne referim la câteva date, dintr'o statistică din 1934, care ne dau pentru o seamă de produse ale Basarabiei, cifrele următoare anuale :

500.000 vagoane cereale
12.000 vagoane fructe
25.000 vagoane de vin
157 vagoane de icre negre
etc.
etc.

ne putem închipui ce bogăție reprezintă triplarea acestor cifre ; iar Prutul și Nistrul, aceste minunate artere de transport, cari îmbrățișează întreaga provincie din Nord și până'n Sud, la Dunăre, puse și ele în stare de navigabilitate, prin mijloacele technice ale epocii, vor necesita transformarea și înzestrarea porturilor Chilia și Cetatea-Albă, pentru a face din ele mari centre de import și export, la înălțimea bogăției provinciei, și în proporția pe care o aveau când Moldova era „stăpâna Mării Negre".

Nu este numai dorința unei inimi de marinar, ci poate fi o realitate, de a vedea Cetatea-Albă rivalizând, într'un viitor nu depărtat, cu Odessa.

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAȚIONAL

ȘI VEȚI VEDEA CUM PUTEȚI SĂ VĂ FACEȚI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ȘI ACEASTA CU
MAI PUȚINE CHELTUELI

Marea ca isvor de inspiraţie în poezia română

(II)

de Comandor N. CRISTESCU

In Iulie la Brusa; în August la Constantinopol; în Septembrie la Triest şi Veneţia, unde petrec toamna şi o parte din iarnă. Mai apoi, agravându-se boala Elenei, se scobor în sud, în Sicilia, unde stau câteva luni. Cum boala se agravă din ce în ce, iau hotărârea să se întoarcă în ţară. Elena însă moare sărmana, pe vapor în drumul spre Constantinopol (Mai 1847).

In 1849 îl găsim din nou pe Alexandri la Constantinopol, unde se dusese să revadă mormântul logodnicei, iar în 1853 face o lungă călătorie în sudul Franţei, Spania şi Maroc.

Iată deci că Alexandri a călătorit mult şi a văzut deseori marea. Ea l'a mişcat şi l'a impresionat, cum se întâmplă pe vapor cu orice călător, care are puţină sensibilitate.

Coardele sale poetice, atât de sensibile şi gata să vibreze, au reacţionat la trecerea peste ele a incantaţiei produsă de mare şi de tot ce se referă la ea şi astfel, cred, se explică cum în opera poetică a lui Vasile Alexandri găsim 20 poezii cu un caracter definit marin. Este drept că în fiecare incantaţiunea produsă de mare este amalgamată de alte sentimente, în special de cel erotic, fie pentru logodnica sa, Elena Negri, fie pentru vre-o Biondineta oarecare, când s'a consolat mai în urmă de pierderea suferită.

Cele 20 poezii cu caracter marin, ce le găsim în opera poetică a lui Vasile Alexandri, sunt repartizate chiar de poet astfel:

11 poezii, în gruparea intitulată de el „Lăcrămioare“ [1]).

Dacă ne oprim puţin asupra acestui număr, vedem că el reprezintă jumătate din numărul total al „Lăcrămioarelor“ şi era şi natural să fie aşa, când ştim că acest volum reuneşte toate poeziile, toate lacrimile, pe cari poetul le-a vărsat, de bucurie sau de durere, dela data de când s'a îmbolnăvit logodnica sa (primăvara 1846) şi până la desnodământul fatal (primăvara 1847). Ori, în tot acest interval de timp, poetul a avut un intim şi continuu contact cu marea.

In toate aceste poezii, tot ce spune poetul despre mare nu reprezintă mai mult interes decât cel prezentat de rama unui tablou, sau de podoabele unei femei frumoase. Marea Adriatică, la Veneţia sau Triest, sau Marea Mediterană, la Palermo, nu este altceva pentru poet decât decorul circumstanţial al nemărginitei sale iubiri pentru *Niniţa*. Din nici una, din aceste poezii, nu izvorăşte dragostea aceea pentru Mare, determinată de instinct, sau de o adâncă înţelegere a frumuseţei ei.

Pentru exemplificare să reproducem două din cele mai bune:

---

[1]) „Pescarul Bosforului“ — „Aşteptarea“ — „Veneţia“ — „Barcorala Veneţiană“ — „O seară la Lido“ — „Gondoleta“ — „Canţoneta Napolitană“ — „Adio“ — „Pe mare“ — „Ursita mea“ şi „La Veneţia mult duioasă“.

CANŢONETA NAPOLITANĂ.

Când vântul se scoală
Turbat de răscoală,
A mărilor val,
Pescarul s'opreşte,
Şi cântă pe mal.
Ca dânsul, de rele,
De viscole grele
Departe să fim.
L'a mării talazuri,
L'a vieţii necazuri,
Ca el să privim.
Junia ne 'nvaţă
Să trecem în viaţă
Ca pasărea 'n sbor,
Cu fruntea 'n lumină,
Cu inima plină
De dulce amor.
Deci fie pe Mare,
Furtună, turbare
Şi 'n viaţă amar,
Noi, veseli pe maluri,
Să râdem de valuri
Ca bietul pescar!

BARCAROLA VENEŢIANĂ.

Pe marea lină
Care suspină
Stelele toate plutesc uşor.
Dece, drăguţă,
A mea steluţă,
Lipseşti tu numai din horul lor?

Dintre canaluri
Şi de pe maluri
Se'nalţă'un cântic melodios,
De ce, Niniţă,
A ta guriţă
Nu se aude cântând voios?

Tainica noapte
Cu blânde şoapte
Te cheamă, dragă, s'o încununi.
Gondola geme,
Căci multă vreme
N'au fost cu tine printre laguni,

Ah te coboară
Vesel, uşoară,
Dintr'al tău negru palat regesc
Vin' de zâmbeşte,
De străluceşte
Ca un luceafăr dumnezeesc.

Cu blânda-i față
Plutind prin ceață,
Luna din valuri se'nalță'n cer.
A! vină, vină,
Scumpă lumină,
Să mângâi dulce pe gondolier.

Eu în gondolă
Cu-o barcarolă
Visul tău gingaș voiu îngâna.
Și noaptea'ntreagă,
Niniță dragă,
Incet pe Mare te-oiu legăna!

In gruparea de poezii intitulată „Suvenire", găsim două poezii scrise de Vasile Alexandri în 1849, cu ocazia revederii mormântului scump dela Constantinopol [1]).

„Pe malul Mării" este poate cea mai frumoasă poezie cu subiect marin scrisă de poet. Cu toate că și în poezia aceasta Marea nu este decât un decor, o ramă, a sentimentului de reminiscentă durere pentru pierderea suferită, totuși cum se întâmplă deseori și în pictură — rama este mai prețioasă, mai artistică, decât opera însăși (sentimentul de durere al poetului, în cazul de față).

Voi reproduce mai jos atât „Pe malul Mării", cât și cealaltă poezie, „Bosforul", întrucât amândouă sunt foarte frumoase pasteluri ale Bosforului de odinioară.

PE MALUL MĂRII.

In ceasul trist de noapte, când apriga furtună
Pe Marea tulburată, săltând din val în val,
Se'nalță, se lățește și vâjâie și tună,
Sdrobindu-se de mal;

Atunci, când spaima crudă fiori suflă prin lume,
Când tunetul se poartă vuind din loc în loc,
Când Marea frământată s'acoperă de spume
Și norii ca talazuri arunc spume de foc;

Imi place a sta singur pe-o stâncă dărâmată,
S'aud pe maluri vântul cu groază șuerând,
Să văd pe'ntinsul negru furtuna'ntărâtată
Și Cerul fulgerând.

Căci inima mea astfel de jale e muncită
Și plânge cu durere la tine când gândesc
O, maică, înger dulce! o, maica mea iubită!
Tu ce-ai sburat din brațe-mi în leagănul ceresc!

Pierdut în întuneric sub cerul fără stele,
Lipsit de-a ta ființă ce zace în mormânt,
Eu văd nori, în valuri icoana vieții mele,
Și gem cu-al nopții vânt!

Ah! mult amar e ceasul când dorul ce jălește,
Cătând în vremi trecute un suvenir slăvit,
Se'mpiedică în sboru-i și cade, se lovește
De piatra mormântală a celor ce-am iubit!

Cu-a sale pânzi umflate o mică luntrișoară
Pe luciul viu al Mării, de vânt se îngâna
Și sub un cer albastru, ca lebăda ușoară,
Azi lin se legăna;

Dar vântul crunt de-dată, suflând cu vijelie,
Schimbă a Mării față în munți îngrozitori
Și-acum sărmana luntre pe 'ntinderea pustie
Sdrobită se zărește la fulgeri trecători!

BOSFORUL

Dormea în liniștea Bosforului fără valuri,
Intre-a Europii mândre și-a Asiei verzi maluri,
Ca un balaur verde în lupte ostenit.
Din zori și până 'n noapte pe umeri el purtase
Corăbii cu trei poduri, nenumărate vase
Spre-apus și răsărit.

Acum dismierdat însă de-a Ginilor suflare,
Se legăna molatic cu o leneșă mișcare
Și ca oglindă vie, sub cer se întindea,
Iar luna zâmbitoare și tainică și lină,
Vărsând pe-a sale unde dulci spume de lumină,
Cu fața sa bălaie în el se oglindea.

Precum acele păsări, streine, călătoare,
Ce se abat în șesuri la asfințit de soare,
Strângând ale lor aripi căzute de lung sbor,
Mulțime de corăbii cu pânze 'nvelite
Stau, umbre uriașe, fantasme neclintite
Pe luciul Bosfor.
Era la ceasul tainic când Geniii de noapte
Dela un mal la altul aduc duioase șoapte,
Când Marea'ncet adoarme cu-o suspinare grea,
Atunci când lumea-și pune fantastica sa haină,
Când orice zefir trece purtând o dulce taină,
Când orice undă poartă pe frunte-i câte-o stea.

Era la ora tristă când palida cadână,
Cu lacrimi pe-a ei gene, cu fruntea pe-a sa mână,
Privind în depărtare un sbor de elcovani,
Ar vrea pe luciul apei, ca păsările acele,
Să fugă 'n sânul nopții, sburând spre Dardanel,
Departe de tirani,
Nu se zăria atunce pe umeda câmpie
Decât scântei și fulgeri de flacăr'argintie
Ce, șerpuind prin apă, pluteau și s'alungau,
Sau delfin fără număr, care, sărind din mare
Și'n spume luminoase mișcând a lor spinare,
In valuri după stele pe rând se cufundau.

Acum de mult imanul din minaret cântase,
De mult glasu-i puternic la rugăciuni chemase
Copiii lui Mohamed în'naltele giamii;
Nu s'auzea în lume decât suspinuri mute
Și-acele blânde glasuri de umbre nevăzute
Ce vin de prin pustii.

Deodată'n întuneric o barcă nezărită
Trecu ca visul negru pe-o frunte adormită,
Lăsând o urmă lungă pe-adâncul umed plaiu.
Pe mal un cântec dulce se auzi de-odată;
Iar barca cu grăbire spre cântec îndreptată
Se afundă în umbra mărețului saraiu.

In fine, în grupările de poezii întitulate „Mărgăritărele" și „Varia", găsim încă 7 poezii marine scrise de Vasile Alexandri [1]). Nu voiu reproduce nici una din ele,

[1]) „Pe malul Mării" și „Bosfor".

[1]) „Mărgăritarele" — „Păsărica Mării" — „Floarea Oceanului" — Yachtul" — „Pilotul" și „Gondola trece". — „Varia" — „Marea Mediterană" și „Tânăra creolă".

ci voi spune doar că şi în aceste poezii marea este tot un decor al exteriorizării de diverse sentimente ; în special al dragostei nostalgice de ţară, sentiment ce apare mai cu seamă pe mare ori de câte ori dispare din vedere ţărmul scump al patriei.

In scopul ce mi-am propus, şi anume acela de-a cerceta înrâurirea exercitată de mare în poezia noastră, am socotit că e mai atrăgător să-mi închipui că — împreună cu cititorii acestor rânduri — suntem nişte pasionaţi colecţionari, nu de poezii, ci de *picturi marine*, şi că suntem dispuşi să batem, spre a le vedea şi noi, la uşa oricărei case, ori cărui edificiu poetic, unde am avea informaţia că se găseşte aşa ceva.

Cu această închipuire făcută, şi cu cele spuse mai sus asupra lui Vasile Alexandri, putem să considerăm ca terminat popasul ce l-am făcut în locuinţa cu aspect de vilă surâzătoare, veselă şi caldă, cu care vom asemui opera poetică a bardului dela Mircesti.

Este drept că cele mai multe poezii marine le-am găsit în nişte încăperi cu decor şi miros de doliu. Veselia însă a celorlalte încăperi, precum şi faptul că marinele găsite sunt amintitoare a celor mai frumoase colţuri de pe pământ, cred că ne-a făcut să ne simţim destul de bine în acest popas.

Pornind mai departe în scopul urmărit, să ne apropiem acum sfioşi în vârful picioarelor, şi să batem încet, încet de tot, la poarta grea, masivă şi impunătoare, a imensului parc, împădurit şi sălbatec, în mijlocul căruia sălăşlueşte ca în basme sobrul şi măreţul castel, ce reprezentă opera poetică a lui *Mihai Eminescu*. Călcând ca pe-un covor pe muşchiul proaspăt şi îmbătaţi de mirosul aromitor al teilor înfloriţi, iată-ne ajunşi la uşa de intrare, de-asupra căreia stă scris în ruginite litere de fer forjat : „Nu 'nvie morţii, e'n zadar copile!"...

Aici misiunea noastră este mult mai grea decât a fost acolo de unde am plecat. Marinele ce căutăm nu sunt aranjate pe saloane, iar acestea nu sunt etichetate. In căutarea lor ne vom înfiora la fiecare pas de frumuseţea fără seamăn al altor piese şi la fiecare pas vom fi tentaţi să renunţăm la ceeace căutăm, pentru a ne fixa privirea şi admiraţia asupra altor peisagii, portrete, sau studii.

Dar iată, colo în fund, la dreapta, una din pânzele ce căutam, ce pare că egalează în frumuseţe pe cele dinprejur. Să ne oprim asupra ei :

Dintre sute de catarge
Care lasă malurile,
Câte oare le vor sparge
Vânturile, valurile ?

Dintre paseri călătoare
Ce străbat pământurile,
Câte-o să le 'nece oare
Valurile, vânturile ?

De-i goni fie norocul
Fie idealurile,
Te urmează în tot locul
Vânturile, valurile !

Ne'nţeles rămâne gândul
Ce-ţi străbate cânturile :
Sboară vecinic, îngânându-l
Valurile, vânturile !

(„Dintre sute de catarge")

Piesa descoperită nu este întâmplătoare. Cine ne-a îndrumat, în scopul urmărit, spre neegalatul edificiu poetic al lui Eminescu, nu ne-a înşelat. Ne-a îndrumat bine. Dacă vom cerceta cu atenţiune, vom descoperi peste 40 de piese, care, dacă nu sunt în totul pur marine, în orice caz în fiecare din ele ne va înfiora emoţia estetică ce ne-o provoacă sentimentul poetului, — exteriorizat cu o neîntrecută artă — pentru „marea ce-o cuprinde un cer înalt de stele plin"...

Vom avea impresia că rătăcim şi noi împreună cu gândul său şi cu astrul său atât de iubit. Luna, pe „mişcătoarea mărilor singurătate".

Legătura dintre Eminescu şi Mare, înrâurirea exercitată de Mare în poezia eminesciană, este impresionată.

Cred că asupra ei s'ar putea scrie foarte mult. Eu mă voi mărgini numai la câteva reflecţiuni asupra obsesiei, asupra constantului şi adâncului sentiment pentru Mare, ce împodobeşte atât de minunat opera poetică a lui Mihai Eminescu.

Noţiunile de *balneism*, sau *nomadism*, prin cari am cutezat să-mi explic la Alexandri uşoarele sale producţiuni marine, îmi vine să cred că nu-şi au rostul la Eminescu. Dacă luăm ca unitate de densitate apa — căci de ea este vorba — şi dacă luăm cuvântul de densitate în sensul pe care i-l dă Fizica, voiu cuteza să afirm că producţiunile lui Alexandri fac impresia de-a fi mult mai uşoare ca apa, deci capabile să plutească la suprafaţa ei ; acelea ale lui Eminescu însă, sunt mult mai grele, au densitatea mare a metalelor preţioase şi se duc la fund, acolo unde Marea îşi ascunde comorile.

Ele nu tangentează Marea uşor, superficial şi chiar pueril, ca la Vasile Alexandri ; ele nu par a fi rezultatul unor călătorii ocazionale pe Mare, sau a unor frumoase zile de repaos petrecute pe ţărmul Mării.

Fără voie, îmi vine în minte întrebarea : unde a văzut Eminescu Marea şi a rătăcit singuratec pe ţărmul ei ? A văzut el melancolica Mare a Nordului, „goală şi netedă până la limita cercului vizual, cea mai perfectă oglindă a cerului flamand, ce e pe rând elegiacă, sau dramatică ?", sau a văzut tumultoasa, nestatornica şi haina Mare a noastră, Marea Neagră ?

Iată o întrebare la care nu ştiu cine ar putea să răspundă. Inclin să cred că Marea Nordului a fost aceea pe care a văzut-o, cu ocazia studiilor făcute la Iena şi Berlin.

Oricare ar fi fost Marea văzută de Eminescu, simţirea şi concepţiunea sa despre ea nu diferă de aceea a romanticilor francezi, Chateaubriand, Victor Hugo, sau Baudelaire. Ca şi aceştia, el o vede „tumultoasă", cu vieţi omeneşti îngropate sub tălăzuirea ei, posomorâtă şi indiferentă".

Dar, să ne reamintim versurile din Scrisoarea I-a :

„Şi când propria ta viaţă singur n'o şti pe de rost,
„O să-şi bată alţii capul s'o priceapă cum a fost ?"

(Va urma)

Chiar azi

cereţi splendidul CALENDAR
al
LIGII NAVALE ROMÂNE
pe
1 9 4 2

Ocuparea Islandei de către forțele americane

de Comandor TĂNASE IOAN

O telegramă din New-York, cu data din 7 Iulie a. c. vestește: „Islanda a fost ocupată de trupe navale americane".

Această veste de însemnătate covârșitoare a pierdut din greutate în ochii publicului românesc al cărui suflet era plin de bucuria ocupării întregei Bucovine. Pentru a se vedea mai ușor însemnătatea acestui fapt pentru actualul război este bine să ne amintim puțin de războiul mondial din 1914—1918. Atunci Germania înconjurată pe uscat de țări protivnice, pe mare este închisă — blocată — de către Anglia în marea Nordului. Din cauza submarinelor, armei torpiloare și minelor și chiar a flotei germane, Anglia a fost nevoită să părăsească blocarea apropiată a porturilor germane din marea Nordului și marea Baltică și a găsit că din punct de vedere strategic este mai bine și mai folositor pentru flota ei să închidă Germania printr'o blocadă depărtată. Canalul Mânecei a fost închis, iar în partea de miazănoapte a mării Nordului a înfăptuit o linie de blocadă ce se întindea dela coasta Norvegiei și până la insulele Shetland, insulele Orknei și Scoția. In tot timpul războiului flota engleză afară de rari excepții nu s'a coborît mai la miazăzi de paralelul lui Firth of Forth. Singurele legături ale Germaniei cu marea cea largă se îndeplineau prin apele teritoriale norvegiene, legături cari puteau fi ușor controlate și tăiate de flota engleză, precum și prin marea Baltică prin mijlocirea statelor scandinavice.

In tot timpul celor 4 ani de război Germania nu a încercat de fel să sfărâme această blocadă și s'a lăsat să fie înfometată, iar la încheerea păcei a fost silită să predea o parte din navele ei învingătorilor, cea mai mare parte din flotă Angliei; și ca lovitura să fie și mai crudă a trebuit ca echipajele germane să ducă singure navele lor în baza engleză dela Scapa Flow. Este adevărat că marinarii germani nu au putut să rabde această înjosire și la fel ca arabul din poezia *El Zorab* și-au dat la fund navele cari le era mai dragi ca ochii din cap și de bună seamă că și ei au spus englezului: „acum dă-mă la câini dacă vrei". Germania a pierdut războiul, a pierdut fără luptă flota la a cărei făurire și-au pus toate dorurile, toate puterile, toată nădejdea și la care ținea. După terminarea războiului toți scriitorii marini germani au spus răspicat sus și tare că poporul german a pierdut războiul pentrucă *nu au înțeles marea și nu au știut să ducă un război maritim.* Poporul german a pierdut o flotă dar a învățat cum să facă războiul pe mare. Războiul de acum l-a prins cu o marină neînchipuit mai mică decât ceea pe care o avea în 1914. Anglia, care în 1914—1918 câștigase războiul prin blocadă, a căutat să tae și singura țeavă de respirație — apele teritoriale norvegiene. (Cazul Altmarkt și minarea apelor teritoriale norvegiene). Germania la rândul său în frământarea și nedumerirea asupra pricinei pierderei războiului mondial, a ajuns la învățătura, scump plătită de altfel în războiul mondial, că războiul pe mare nu este decât lupta pentru căile de comunicație pe apă și anume libertatea pentru ale tale și tăerea pe cele ale dușmanului; că pentru a duce cu sorți de izbândă un război pe mare pe lângă mijloace este nevoie și de poziționi strategice maritime de unde aceste mijloace să poată lucra mai cu folos în scopul de mai sus: că armata, politica, marina și aviația trebue să lucreze mână în mână în vederea atingerii țelului suprem, victoria; că toate energiile fizice, intelectuale și sufletești ale întregului popor trebuesc îndreptate pe același drum spre isbânda desăvârșită în lupta începută.

La începerea războiului de acum, forțele navale germane față de cele engleze erau foarte mici, deaceea Germania nu-i rămânea decât să lupte numai cu mijloace pe care le avea și putea să le aibă la îndemână în timpul cel mai scurt cu putință.

Lipsa de nave de linie, a căror construcție ține între 3 și 4 ani, a încercat să o împlinească prin aviație și în deosebi prin aviația în picaj (Stukas) iar ca mijloace maritime a căutat să folosească pe acelea a căror făurire în serie poate să fie mai repede la îndemână ca: submarine, șalupe torpiloare, mine, distrugătoare, fără să lase la o parte și făurirea de nave de linie și nave mari de suprafață. Cum învățătura războiului i-a arătat trebuința de a stăpâni pe timpul războiului poziționi strategice a pus armata ca împreună cu flota și politica să-i cucerească pozițiunile: Danemarca (prin mijloacele politice), Norvegia și coastele mării Mânecei și ale Atlanticului francez prin mijloace militare. Plăpândele mijloace de luptă navale aveau nevoie de puncte de sprijin bune pentru a putea înfrunta uriașii navali englezi.

In timpul iernii 1939—1940 prin întreprinderi zi de zi făcute cu aviația a ajuns la încheeri cari i-au dat curajul să înfrunte cu mica ei flotă pe stăpâna mărilor. In primăvara 1940 începe campania din Norvegia sub ochii înmărmuriți ai întregii omeniri de atâta îndrăsneală. După circa 2 luni dela începutul acestei campanii, d. Churchill este nevoit să declare în auzul întregei lumi că au fost nevoiți să retragă forțele din Norvegia pentru că nu puteau fi aprovizionate cu ce le trebuia. Deci stăpâna mărilor nu mai era în stare să stăpânească liniile de comunicații pe mare cu Norvegia. Plăpândele mijloace de luptă navale germane făcuseră ca stăpâna mărilor să rămână la o depărtare bună de coastele norvegiene. Ea nu îndrăsnise să trimeată în strâmtoarea Skagerak și Kattegatt, pe unde roiau vapoarele cu întăriri și aprovizionări pentru armata germană din Norvegia, decât câteva submarine nehotărâte. Atât navele de linie cât și crucișetoarele grele și ușoare engleze au găsit că este mai sănătos pentru ele să lase libertatea pentru Germani de a folosi aceste linii de comunicații maritime de care atârna isbânda luptelor din Norvegia.

Prin ocuparea coastei norvegiene flota engleză a fost nevoită să-și mute linia de blocadă dintre Norvegia și Shetland între Shetland, Islanda, Gröenlanda. Distanța aceasta din urmă este mult mai mare decât prima. Numărul de nave din care era alcătuită flota engleză în anul 1940 era mult mai mic decât navele ce avea în 1914—1918. Acest număr de nave micșorat trebuia să păzească întinderî de mare, cu mult mai mari decât în timpul războiului mondial. Deaceea și crucișetoarele cuirasate „Deutschland", „von Spee", și „Amiral Scheer", crucișetoarele auxiliare precum și nave comerciale germane au putut să treacă ușor în și dinspre Atlantic în marea Nordului.

Din apele norvegiene și până la apele libere ale oceanului Atlantic, drumul este mult mai scurt decât din porturile și de pe coasta germană. Submarinele și avioanele germane pot să ajungă mai repede liniile de comunicații engleze din oceanul Atlantic și să țină mai ușor sub ochi mișcările flotei și ale navelor de comerț engleze. Pentru forțele germane oboseala pentru același rezultat este mai mică.

In Mai 1940 armata germană începe ofensiva pe frontul din apus. Unul din țelurile, dacă nu cel mai însemnat, ale acestei ofensive a fost de a dobândi în mâna germană coastele Olandei, Belgiei, coasta franceză a canalului Mânecei și coasta franceză a Atlanticului.

Acum Germania are puncte de sprijin de unde plăpândele sale mijloace navale, distrugătoarele, submarinele, vedetele-torpiloare, puitoarele de mine, precum și aviația pot să ducă cu mult folos lupta contra liniilor de comunicații engleze. Ele pot să pătrundă și mai adânc în oceanul Atlantic, silind forțele de apărare engleze să se răspândească pe întinderi tot mai mari. Canalul Mânecei care în războiul mondial din 1914 a fost în deplina stăpânire a Angliei și a fost aproape cu neputință de atins de submarinele și torpiloarele germane, acum cade aproape cu totul în mâna germană. Navigația engleză abia se prelinge pe sub umbrele malului englez. Pe coasta engleză încep să cadă obuze trase de

tunuri de uscat străine. Aviaţia germană îşi apropie terenurile de lucru într'atât de insula britanică încât Anglia se simte nevoită să părăsească porturile mari şi încăpătoare înzestrate cu uriaşe docuri şi instalaţii, de pe coasta de răsărit şi să folosească porturi mai mici şi mai puţin înzestrate pentru descărcarea vapoarelor ce sosesc de peste mări.

Punctele de sprijin de pe coasta franceză a canalului Mânecei face cu putinţă folosirea cu mai mult câştig a vedetelor rapide contra navelor de război şi comerţ engleze atât prin atacul cu torpile cât şi prin împrăştierea minelor în drumul lor şi la intrările în porturile engleze de pe coasta de miazăzi, coasta de miazăzi-apus şi cea de miazăzi-răsărit.

Stăpânirea portului Brest şi a porturilor de pe coasta golfului Biscaia scoate submarinele şi navele mării Nordului şi a trecerii Shetland — Faroer — Islanda — Gröenlanda, scurtându-le cu mai bine de 500 mile marine — peste 900 km. — drumul până la căile oceanice engleze. Din porturile Atlanticului francez submarinele germane pot să pătrundă 500 de mile mai adânc în liniile de comunicaţie maritimă ale Angliei.

Portul Brest devine un minunat punct de plecare pentru navele de suprafaţă germane mai mari pentru iureşul contra convoaielor engleze.

Bateriile de pe coasta olandeză, belgiană şi franceză dau putinţa să se asigure trecerea navelor germane dinspre Germania spre Atlantic.

După ce organizează punctele de sprijin de pe coasta norvegiană, coasta canalului Mânecei şi coasta golfului Biscaia, Germania începe lupta Atlanticului. Această luptă este dusă cu toate mijloacele atât în larg contra convoaielor cât şi asupra capetelor de linii de comunicaţii adică asupra porturilor engleze şi căilor de comunicaţii dela porturi spre interiorul insulei engleze. Mijloacele de luptă pe care le are sunt folosite acolo unde pot să lucreze mai bine şi mai cu folos. Astfel contra liniilor de comunicaţii în largul oceanului Atlantic şi pe celelalte oceane foloseşte nave de suprafaţă grele, mai cu deosebire crucişetoarele cuirasate *Deutschland,* navele de linie *Scharnhorst* şi *Gneisenau* şi crucişetoarele auxiliare. Crucişetoarele grele şi crucişetoarele auxiliare neliniştesc drumurile maritime din Atlanticul de miazăzi; crucişetoarele grele pe cele de lângă coastele Americei de miazăzi; crucişetoarele auxiliare pe cele de lângă coastele Africei, din Atlanticul de miazăzi şi din alte oceane. Navele de linie dau iureş în Atlanticul de miazănoapte şi cel de mijloc. Aceste atacuri făptuite pe toate mările, turbură pentru o bună vreme navigaţia în regiunile unde se dau, mai ales acele date pe mările îndepărtate de Atlanticul de miazănoapte. Anglia este nevoită sau să lase neapărate acele drumuri sau să-şi răspândească mult forţele sale în cazul că vrea să le apere.

In jurul Angliei roiesc avioanele cari au sarcina de a ţine sub ochi toată mişcarea din insulă, din porturile şi din jurul ei şi de a ciocăni zi de zi căile de comunicaţie din jurul Angliei: capetele marilor artere maritime, porturile, precum şi industriile navale şi de războiu. Aviaţia pentru sboruri lungi supraveghează Atlanticul în depărtare de 600—700 km. de insula Engleză şi de Gibraltar.

Submarinele aţin calea convoaielor departe în inima oceanului atât în partea lui de miazănoapte cât şi în mijlocul şi în partea de miazăzi din dreptul coastelor Africei.

Distrugătoarele şi vedetele rapide roiesc în canalul Mânecei şi în apele din părţile de miazăzi-apus şi miazăzi-răsărit muşcând mereu din tonajul de război şi mai cu seamă de comerţ folosit de către Anglia.

Mina presărată prin toate mijloacele cu putinţă, nave de suprafaţă mici, distrugătoare, vedete rapide, hidroavioane, ameninţă în fiecare clipă navigaţia engleză, îi pricinuieşte pierderi simţitoare şi ţine marina engleză într'o muncă încordată pentru căutarea şi curăţirea lor neîntreruptă, foarte istovitoare atât pentru navele însărcinate cu acest lucru şi pentru personalul care trebue să cerceteze zi de zi drumurile maritime de intrare şi pe cele din jurul insulei engleze.

Conducătorii englezi încep să se vaite. Din gura primului ministru englez aflăm către sfârşitul lunei Martie 1941:

„Marea bătălie din Atlantic se desfăşoară în întreaga ei amploare".

„Nu numai submarine, dar şi crucişetoare germane s'au aventurat în Atlantic până aproape de coasta americană şi au scufun-
„dat câteva din vasele noastre care navigau izolate şi nu în con-
„voiuri. Ele au scufundat vase până la 42 longitudine vestică.

„O luptă fără cruţare se dă în prezent în jurul coastelor noas-
„tre pentruca trimiterile de muniţii şi alimente să nu poată ajunge
„până la noi, căci fără de ele nu vom putea menţine sforţările
„noastre nici aici şi nici în orientul apropiat unde teatrul de răz-
„boi nu trebue descomplectat.

„In momentul de faţă pierderile noastre au sporit şi noi facem
„uz de toate mijloacele de care dispunem pentru a corespunde
„acestei încercări mortale".

America tovarăşa de luptă, vede că ajutorul dat Angliei prin legea de neutralitate adică prin faimoasa „cash and carry" numai este de ajuns. Căci legea neutralităţii americane dacă după formă ar fi putut fi privită ca ceva drept, de fapt putea fi caracterizată cu fraza strămoşilor noştri „non omnia quod licet honestum est". America ştia foarte bine că numai Anglia, care avea stăpânirea mărilor şi avea la îndemână peste ocean mari sume de bani gata la data votării legei neutralităţei şi putinţa de împrumut mai târziu, putea trage foloase din această lege pe când Germania cu navigaţia peste ocean tăiată, fără capital, trebuia să se mulţumească cu această formulă şi să primească cu simţământul omului înşelat şi de oameni şi de vitregia soartei această lege iankee. Ea duce mai departe lupta contra drumurilor pe apă ale Angliei. In această luptă intră în joc şi nave de linie germane. Comunicatul Inaltului Comandament German din ziua de 22 Martie 1941 vesteşte:

Amiralul Luetjens şeful unei formaţiuni *navale grele* semnalează ca rezultatul al unei acţiuni mai îndelungate *în Atlanticul de Nord,* distrugerea a 22 cargoboaturi inamice înarmate cu o deplasare totală de 116.000 tone. Vasele de linie germane au salvat şi luat pe bord 800 de supravieţuitori.

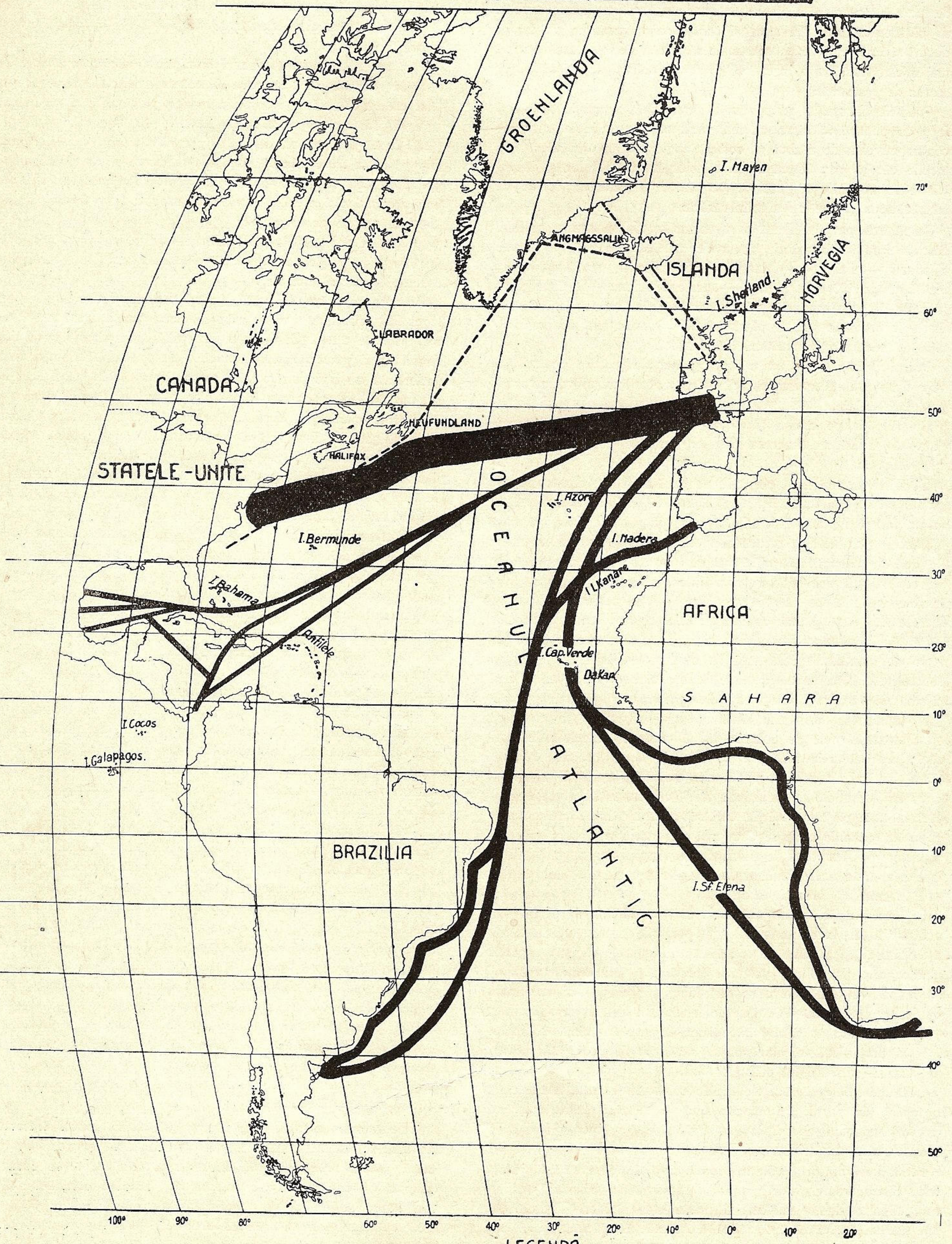
In apropiere de *coasta occidentală a Africei* un convoi supra încărcat şi foarte bine păzit care era destinat Angliei a fost atacat de submarine germane. După ce au urmărit timp de mai multe zile mersul convoiului submarinele noastre au isbutit prin *atacuri repetate* să scufunde 11 vapoare cu o deplasare totală de 77.000 tone.

Aviaţia noastră a pricinuit şi pe ziua de eri pagube considerabile navigaţiei inamice. Au fost distruse vreo 31.000 tone de vapoare inamice iar altele 6000 au fost grav avariate. Astfel în cursul după amiezii, avioane germane au atacat cu mare succes *la nord de Creta* un convoi bine păzit. Fiind lovit în plin de 2 bombe, un vapor cisternă de model recent, a luat foc şi poate fi considerat pierdut. Un alt vapor de 8000 tone a fost lovit drept în mijloc de o bombă şi s'a rupt în două. Un al treilea vapor de comerţ de 6000 tone a fost incendiat. Un contratorpilor englez a fost lovit la proră de o bombă pe când naviga *în largul insulei Malta. In apele din jurul Angliei* avioane de luptă au scufundat *în canalul Bristol* la sud-est de Pembroke un vas de comerţ de 4000 tone şi un vas cisternă tot de 4000 tone. Un alt vapor de comerţ de 3000 tone a fost lovit în plin şi scufundat la sud-est de Aldebourgh.

Telegramele germane asupra iureşului dat de forţele comandate de amiralul Luetjens lămuresc: „Vase de luptă germane au *executat pentru prima dată în istoria războiului naval* în formaţie grupată o acţiune în apele Atlanticului începând astfel *atacul direct împotriva liniilor de comunicaţie ale inamicului.*

Comunicatul german din 22 Martie 1941 prin cuprinsul lui poate să ne dea o icoană credincioasă şi limpede asupra luptei dusă contra legăturilor pe apă ale Angliei de către toate mijloacele aeronavale germane. El cuprinde întreprinderi ale aproape tuturor mijloacelor de luptă germane şi lămureşte foarte bine partea stra-

DRUMURILE COMERȚULUI MARITIM ÎN ATLANTIC.



LEGENDĂ

++++ Linia de blocadă Engleză din anii 1914-1918

-·-·- " " " " " " 1941.

– – – Drumul convoaelor

▬▬ Drumurile comerciale maritime.

tegică. In celelalte comunicate sunt cuprinse întreprinderi numai la o parte din mijloacele de luptă germane.

Tonajul englez este măcinat zi de zi. Mijlocia pierderilor de tonaj este cuprinsă între 20 şi 30 mii tone pe zi, ceea ce însemnează 7,3—11 milioane tone pe an. Cifre cu mult mai mari decât pot să construiască industriile de construcţii navale engleză şi americenă împreună. Restul industriei de construcţii navale se află aproape numai în ţări prietene sau ocupate de Germania. In anul 1939 Anglia avea circa 18 milioane tone vapoare şi corăbii. Canada, Australia, Noua Zeelandă şi celelalte Dominioane la un loc aveau circa 3 milioane tone de vapoare şi corăbii.

Mijloacele pentru apărarea convoaielor şi mai cu deosebire distrugătoarele încep să lipsească Angliei. Ea este nevoită să amaneteze pe 99 ani insule şi baze aeronavale din jurul coastelor americane. America cu o piatră loveşte două vrăbii. Intâi îşi asigură puncte strategice aeronavale pentru apărarea îndepărtată a coastelor sale şi mai cu osebire a legăturii sale de viaţă şi de moarte între cele două oceane, canalul Panama ; al doilea şi-a asigurat un drept de hipotecă pentru ca să poată ridica drepturi de moştenire dacă s'ar întâmpla că imperiul britanic să ajungă în urma acestui război astfel că va trebui moştenit de cineva. Mai ales că această prevedere merge foarte bine mână 'n mână cu dorinţa Statelor Unite ale Americei de Nord de a stăpâni lumea, dorinţă arătată în conferinţa dela Washington din 1920 de a avea o flotă tot atât de mare ca şi Marea Britanie. Pentru a împlini această dorinţă Anglia a fost nevoită să-şi micşoreze flota ei proprie.

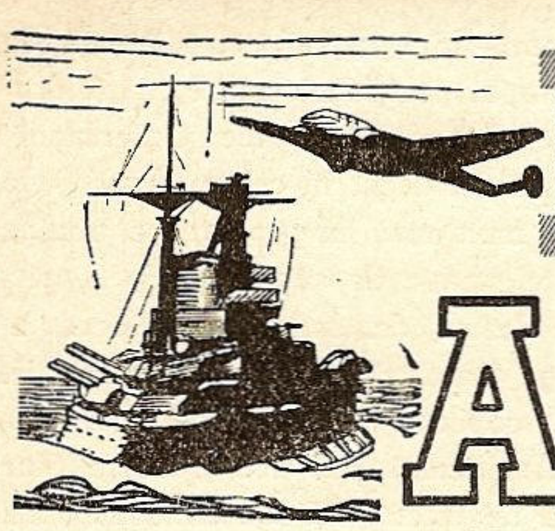
Ajutorul american plătit aşa de scump de către Anglia se macină cam repede. Tonajul scade mereu. Putinţa de transport spre Anglia se micşorează. Mijloacele băneşti încep şi ele să se împuţineze. Ajutorul american trebue mărit. Faptul că toată America lucrează pentru Anglia nu este deajuns. Aceasta este o afacere comercială. Ajutorul trebue dat atât pe cale militară cât şi financiară şi navală. Legea neutralităţii este schimbată. Formula „cash and carry", trebue înlocuită. De formă este schimbată în folosul Angliei, în fapt ea cade tot mai mult în folosul Americei. In loc de plata cu bani ghiaţă a materialului de război apare împrumutul în natură aşa fel că la sfârşitul războiului Angliei să dea înapoi Americei material în natură. Această înseamnă: „Ieu te ajut dar după război, tu Anglie vei munci pentru mine cel puţin o viaţă de om". Este dela sine înţeles că în felul acesta America va lua asupra ei conducerea şi deci şi câştigul cel mare al comerţului englez de peste mări. In dorinţa de stăpânire a lumei America a făcut încă un pas mare. Şi-a arvunit ca slugă pe cel mai mare imperiu al lumii şi în acelaşi timp l-a înlăturat dintre concurenţi. Dar materialele împrumutate trebue să ajungă în Anglia pentru a o lega şi mai bine. Altmintrelea s'ar putea întâmpla ca la sfârşitul războiului Anglia să ceară ca materialul trimis în fundul oceanului de către luptătorii aeronavali germani să fie socotit ca profit şi pierdere în socoteala Americei. Deci trebuesc găsite alte forme de a lua parte mai mare la război căutându-se a se ascunde adevărul prin vorbe mari. Astfel se scoate din senin la iveală ameninţarea continentului american. Pentru apărarea lui se hotărăşte ocuparea Gröenlandei, de către forţele aeronavale americane. Pe coasta Gröenlandei se fac baze aeronavale americane. Deci de aci înainte legătura între porturile Americei — în ele cuprinzându-se şi cele ale Canadei — şi coasta Gröenlandei, trebue socotită ca drum maritim american şi deci dreptul şi datoria pentru forţele aeronavale americane de a începe apărarea lui .Contra cui ? Natural contra atacatorului, care acum se întâmplă să fie german. Apoi în felul acesta se poate să se şi ascundă poporului american neputinţa forţelor aeronavale engleze de a preîntâmpina măcinarea zi de zi a tonajului trimis încărcat cu mărfuri de război americane spre Anglia. Drumul drept America-Anglia, nu mai poate fi ţinut, el trebue abătut mai spre coastă. Anglo-Saxonii învaţă să preţuiască învăţăturile lui Nastratin Hogea, că uneori drumul ocolit deşi mai lung, deşi printre gheţari, poate să fie mai sănătos. Din lupta pentru Norvegia englezii au învăţat pe pielea lor că aviaţia, ce are câmpuri de lucru pe uscat, poate să înlocuiască foarte bine flota pe o distanţă de aproape 200 km. dela coastă. Şi apoi poziţiunea strategică a drumului abătut dealungul coastelor canadiene şi ale Gröenlandei este mult mai în folosul anglo-american decât în cel german. Dacă convoaiele au de făcut un drum mult mai lung pentru a ajunge în Anglia în schimb şi blestematele nave de suprafaţă grele germane vor avea şi ele un drum destul de lung din Norvegia, Brest sau Biscaia până să ajungă drumurile bătute de convoaie. Şi apoi ele vor putea fi uşor descoperite şi ţinute sub ochiul aviaţiei. La fel şi submarinele. Americanii pot acum foarte bine cere ca „profitul şi pierderile" să fie trecute în socoteala engleză. Flota engleză are acum spaţii mai mici de apărat ; trebue să fie în stare să-şi apere convoaiele aşa fel ca pierderile să se micşoreze pe cât este cu putinţă.

Pentru înlocuirea unei părţi a tonajului pierdut se găsi o formă de a se călca peste dreptul internaţional. Sub acuza de a ţine loc în porturi — la fel cu supărarea lupului pe mielul din vale care-i turbura apa — pune stăpânire pe navele neutrilor şi cele ale Axei aflate în porturile americane.

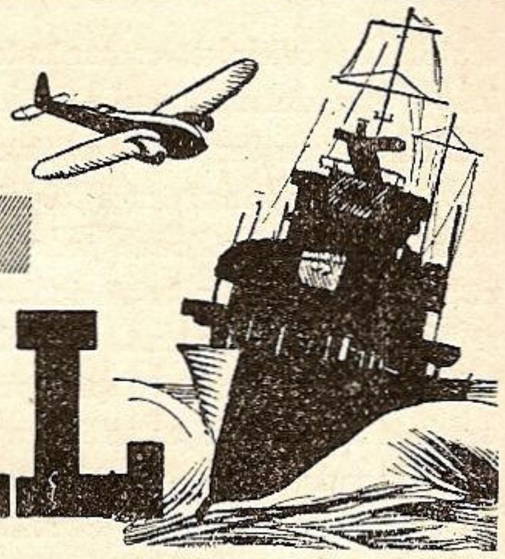
In acelaş timp s'a făcut încă un pas în luarea în primire a moştenirei engleze. Navele sechestrate sunt puse să facă drumuri spre America de Sud, pentru ca Englezii să şi le poată retrage pe ale lor de pe aceste drumuri pentru a le folosi în transporturile America-Anglia. John Bull aflat la ananghie cu toată dorinţa de a-şi păstra liniile acestea pentru timpul de după război, a trebuit să lase locul unchiului Sam.

După campania din Grecia şi Creta pierderile engleze atât în nave de comerţ dar mai cu deosebire în nave de război sunt aşa de simţitoare că lipsa lor se resimte şi mai mult. Măcinarea de tonaj din Atlantic şi din jurul insulei engleze nu scade ci pare, că vrea să crească. Anglia pare că nu este în stare să facă faţă nici acestei noui situaţii deci ajutorul trebue împins mai departe. Mai ales că se poate face încă un pas atât în pregătirea de luare în primire a moştenirei engleze dar mai cu seamă în dobândirea unei poziţii strategice de unde să se poată încuia flota eventualului învingător să iasă din marea Nordului întru apărarea drumurilor comerţului maritim mondial. America ştia mai dinainte şi a văzut chiar în timpul războiului de acum că înainte de începerea oricărei acţiuni militare este nevoie de o pregătire politică pentru a ocupa poziţiunile strategice cele mai bune. Lupta de strategie maritimă poate să înceapă şi poate fi dusă pe calea pacinică sau aparent pacinică cu mult înainte de a începe să bată tunul sau să cadă bomba. Un război maritim are nevoie de poziţiuni strategice de unde forţele aeronavale să poată lucra cu folos. Contra Europei pot fi folosite poziţiuni strategice în apropierea Europei şi toate acele poziţiuni strategice de unde se pot tăia toate drumurile comerciale oceanice ale Europei. Apoi această Europă care în urma sguduirilor ce a suferit a început să se deştepte. Ea este cuprinsă tot mai tare de vântul naţionalismului. Inşelată cu făgăduieli de ajutoare cari s'au dovedit a fi numai o cursă cămătărească întinsă în scopul de a i se lega tot mai mult braţele muncitoare în aşa fel ca produsul muncei lor să fie înghiţit de lacomul viţel de aur, începe să se unească pentru a putea lupta mai cu folos contra lui. La se mai foloseşte atunci uriaşa îngrămădire de aur la care se lucrează cu sârguinţă începând cu mult înainte de începerea războiului mondial din 1914. Cele două războaie, cel din 1914 şi cel de acum au făcut ca aproape tot aurul lumei să se strângă în America. Mare parte din el ca plată pentru cumpărături de materiale trebuincioase pentru ducerea războiului, altă parte pentru a fi pus în siguranţă. Prin îngheţarea conturilor diferitelor state America pune mâna şi pe acest din urmă aur. Aşa că dacă metoda financiară şi economică care începe să fie îmbrăţişată tot mai mult de săracele state muncitoare europene ar fi îmbrăţişată şi de celelalte state ale lumii cari mai toate sunt sărace şi sunt înclinate să înlocuiască aurul cu putinţa muncii braţelor fiilor lor, atunci toată străduania de a strânge aurul a fost în van.

(Sfârşitul în numărul viitor)



RĂSBOIUL AERO-NAVAL



1 OCTOMBRIE — DELA UN NUMĂR LA ALTUL — 30 NOEMBRIE

Pentru a nu deveni banali, prin repetare, în cronica de față ne vom restrânge numai la faptele de seamă.

Aviația a continuat deoparte și de alta distrugătoarea activitate, cu toată vremea rea, aruncând bombe în Anglia, în Germania, în Italia, asupra Maltei, — dar mai ales în crâncenele lupte din Libia și în U. R. S. S.

Submarinele la fel, în grupuri și agățându-se zile întreg ide câte un convoi, au scufundat uneori întreg convoiul.

Cea mai răsunătoare acțiune a fost scufundarea marei nave portavione ARK ROYAL în Mediterana și avarierea cuirasatului MALAYA, la 14 Noemvrie.

Tonajul total al navelor scufundate se ridică la 14 milioane!

Lupte navale propriu zis n'au fost. Dacă s'ar considera o debarcare ca o acțiune navală, apoi e de semnalat încercarea din cursul nopții de 23-24 Noemvrie a englezilor, de a debarca, în massă, pe coasta franceză dar au fost respinși cu mari pierderi.

AFRICA

Vulcanul încercuit dela Tobruk a început la 19.XI să erupă: englezii au pornit la o ofensivă viguroasă, bine pregătită, pe tot frontul din Marmarica. După ce au rezistat atacurilor, trupele germano-italiene au trecut la contraatac. Toate încercările englezilor de a ieși din Tobruk au dat greș.

Luptele înverșunate au durat până la încheerea cronicei, englezii fiind respinși, cu toate forțele zeelandeze și australiene aduse. Aliații au făcut numeroși prizonieri. Pentru englezi, nereușita trâmbițatei ofensive însemnează un mare eșec.

DIPLOMATICE

La nota engleză adresată Finlandei, prin care i se cerea să înceteze lupta, aceasta a răspuns demn, arătând amenințarea permanentă a sovietelor, cu toată pacea încheiată anul trecut și deci hotărîrea de a lupta până la capăt, spre a-și asigura viitorul.

*

Nota de protest a Japoniei, adresată guvernului Indiilor Olandeze, prin care se considera transporturile de materii prime pentru Uniunea Sovietelor ca un act de neprietenie, a fost respinsă, Indiile Olandeze păstrându-și și în viitor libertatea de acțiune.

*

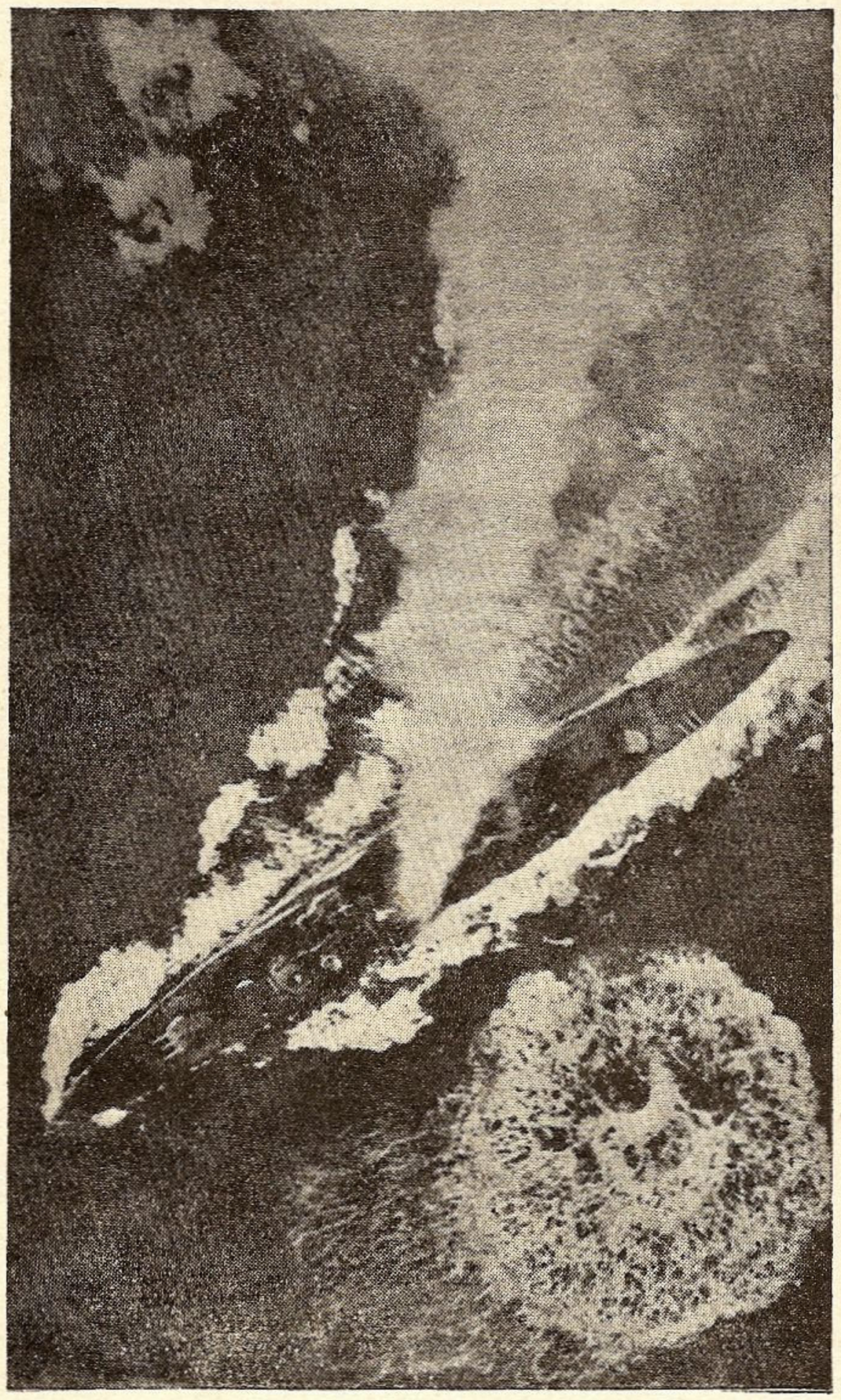
Tensiunea dintre Japonia și America în creștere. Statele Unite a decretat înarmarea vaselor de comerț la 17 Octombrie.

S'a început întărirea bazelor navale dela Midway, Alaska, Kodiak și Dutch din Pacific.

La 26 Octombrie s'a ridicat interdicția vaselor americane de a pătrunde în zonele de război.

La 30 Octombrie președintele Roosevelt a rostit un discurs incendiar, acuzând Germania de veleități de a cuceri America de Sud. In privința distrugătoarelor americane torpilate de submarine germane, s'a dovedit că acestea au fost cele atacate.

Relațiile din ce în ce mai încordate, cu toate zilnicele



Un cuirasat englez lovit în plin de bombe aeriene.

convorbiri la Washington. Rezultatul e știut: războiul a început și în Pacific.

La 3 Noembrie Statele-Unite au trimis un ultimat Finlandei, să înceteze lupta. Finlanda a respins ultimatul.

La 7 Noembrie Statele-Unite cere dela soviete baze

navale în Siberia, iar la 20 s'a cerut revizuirea relaţiilor cu Franţa.

La 24.XI, trupe americane au ocupat Guiana olandeză, sub pretextul de a păzi minele de bauxită.

La 30 Noembrie, Anglia a trimis Finlandei, Ungariei şi României un ultimat, cerându-le a retrage trupele cari luptă contra bolşevismului, — contrar se consideră în stare de război. Atât Finlanda cât şi România au răspuns demn ,arătând primejdia de veacuri şi ultimele acte agresive ale Moscovei, care indritueşte dreptul nostru de a lupta pentru a ne asigura existenţa şi liniştea în viitor.

FRONTUL DIN RĂSĂRIT

1.X. Operaţiunile pe Nipru se desfăşoară cu succes. Trupele finlandeze au ocupat Petroskoje.

Cuirasatul „Revoluţia din Octomvrie" a mai suferit un atac aerian.

Trupele române câştigă teren la Odessa. Şase vapoare ruseşti s'au refugiat în Turcia.

2-3.X. Operaţiunile continuă cu succes. Aviaţia a bombardat Moscova, Leningrad, stabilimentele Kirov. O nouă mare ofensivă s'a deslănţuit.

4.X. Operaţiuni de mare amploare sunt în curs. Aviaţia germană a scufundat în M. Neagră vapoare cari transportau trupe. Porturile Orienbaum şi Kronstadt din nou bombardate. O încercare de debarcare sovietică în golful Finlandei a fost zădărnicită.

5 X. Operaţiunile continuă cu succes. In Ucraina de Sud au fost făcuţi 12.000 prizonieri şi s'au capturat 34 care blindate, 179 tunuri şi 472 mitraliere, distrugând 84 avioane.

6 X. Ofensiva continuă cu succes. Alte încercări de debarcare în golful Finlandei au fost respinse cu mari pierderi.

7 X. Ofensiva continuă. Portul Rostov violent bombardat de aviaţia germană.

8 X. Ofensiva pe sfârşite: în sectorul Wiasma mai multe corpuri de armată sovietice sunt încercuite. Armatele germane dinspre Dniepropetrovsk, după ce au cucerit Melitopol, s'au unit cu cele române dinspre Sud, atingând Berdiansk şi Mariopol la Marea de Azov. Mai multe divizii sovietice sunt în curs de nimicire.

9 X. La Sud trupele aliate înaintează spre Rostov. La centru uriaşele forţe ale lui Timocenko au fost complet încercuite în sectorul Briansk şi Wiasma.

11 X. In regiunea Mării de Azov, nimicirea trupelor încercuite s'a sfârşit. Armata germană a generalilor Manstein şi Kleist, *împreună cu cea română a generalului P. Dumitrescu* a bătut şi nimicit armata 9-a şi 18-a bolşevică, făcând 64.325 prizonieri şi capturând 126 care de luptă, 519 tunuri şi numeros material.

In celelalte regiuni nimicirea continuă. In faţa Odessei au fost scufundate mai multe vase sovietice.

12 X. Dela Marea de Azov până la platoul Valdai, pe un front de 1.200 km., trupele aliate sunt în plină înaintare către Est. Numărul prizonierilor s'a ridicat la 200.000.

13 X. Operaţiunile continuă conform prevederilor. Nimicirea forţelor încercuite la Wiasma e aproape terminată. Numărul prizonierilor se ridică la 350.000.

14 X. Forţele încercuite la Wiasma complet nimicite. Numărul prizonierilor trece de 500.000, — iar dela începutul operaţiunilor de 3.000.000.

15 X. Operaţiunile din jurul Odessei capătă un ritm mai viu, prin bombardări directe sau aeriene.

16 X. Trupele române au rupt ultimele poziţii din jurul Odessei, pătrunzând în oraş simultan pe toate direcţiile.

Uneori şi peştii de oţel doboară vulturii.

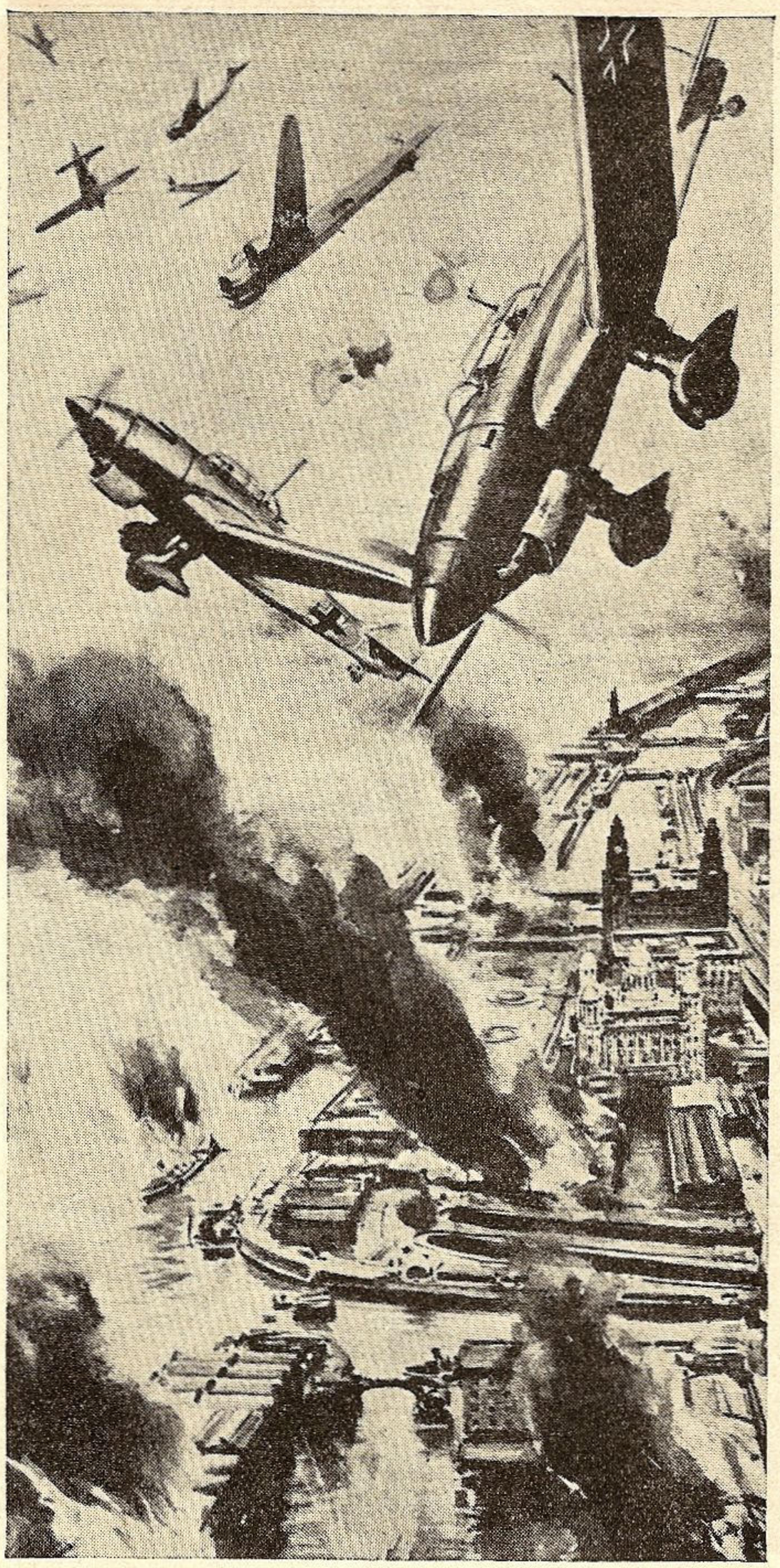
In jurul Moscovei trupele germane au ajuns la 200 km. Oraşele Kaluga şi Kalinin au căzut. La Briansk numărul prizonierilor se ridică la 560.000, al carelor blindate capturate la 888 şi al tunurilor la 4133. Murmanskul violent bombardat.

17 X. In largul Odessei au fost scufundate 6 vapoare cu un tonaj de 30.000 tone, iar alte 8 avariate.

In sectorul Doneţ, urmărirea continuă.

18 X. Dubla bătălie dela Briansk şi Kiasma s'a încheiat prin distrugerea a 8 armate compuse din 67 divizii infanterie, 6 de cavalerie şi 6 blindate. Prada se ridică la: 657.948 prizonieri, 1241 care de asalt, 5396 tunuri şi alt material.

19 X. In regiunea Donetului înaintarea continuă. Portul Taganrog şi oraşul Stalino au fost ocupate. La Nord a fost cucerită insula Dagoe.



Bomba darea aeriană a unui mare port englez.

22 X. Moscova începe a fi încercuită pe la sud-vest şi vest, ajungând în unele puncte la 60 km.

23 X. Operaţiunile în continuare spre Crimeia. Leningrad şi Moscova bombardate violent.

24-25 X. Fortificaţiile din jurul Moscovei străpunse. Harkovul şi Belgorodul au căzut.

26-28 X. Inaintarea continuă între Don şi Doneţ.

29 X. După înverşunate lupte s'a pătruns în Crimeia.

30 X. Trupele româno-germane au pătruns în Kramatorska. Aviaţia a bombardat Kerci. Trupele germane au trecut Donețul.

1 XI. Trupele româno-germane continuă înaintarea în Crimeia. Pe coasta de apus a peninsulei au fost lovite un crucişetor, două distrugătoare şi un vas de transport.

2 XI. Simferopol, nod de cale ferată, a fost cucerit.

3 XI. Urmărirea trupelor sovietice ce se retrag spre Kerci şi Sebastopol continuă. Aviaţia germană a scufundat mai multe vase de transport şi a bombardat Sebastopolul, Yalta şi Novorosisk.

La centru a fost cucerit Kursk.

4 XI. Trupele aliate au ajuns la mare la Feodosia. Aviaţia a bombardat alte vase.

5-7 XI. Munţii Yaila au fost trecuţi, Yalta ameninţată. Alte 6 transporturi navale au fost scufundate.

La Nord, repetatele încercări sovietice de a ieşi din Leningrad au eşuat.

8 XI. Submarinul „Delfinul" a scufundat vapoare sovietice cu o deplasare de 12.000 tone.

9 XI. Yalta a fost ocupată.

10 XI. Aviaţia a scufundat la Sebastopol un crucişetor şi un vas de transport. Trei vedete sovietice s'au refugiat în Turcia.

12 XI. In Crimeia urmărirea continuă. Inaintarea spre Rostov continuă.

13 XI. Ultimele fortificaţii dela Kerci au căzut. Mai multe crucişetoare şi vapoare de comerţ grav avariate.

14-16 XI. Kerci şi Sebastopol sub focul artileriei.

17 XI. Trupele germano-române au ocupat oraşul şi portul Kerci, cheia mării de Azov.

18-19 XI. Violente atacuri aeriene la Moscova. Linia Tula-Volokolamsk a fost străpunsă. Incercarea sovieticilor de a evacua trupele din Leningrad cu avionul a eşuat.

Un submarin sovietic a torpilat un vas turcesc în apele bulgare.

20 XI. S'a dat publicităţii ordinul de zi Nr. 16, de citare pe armată a Marinei Regale Române.

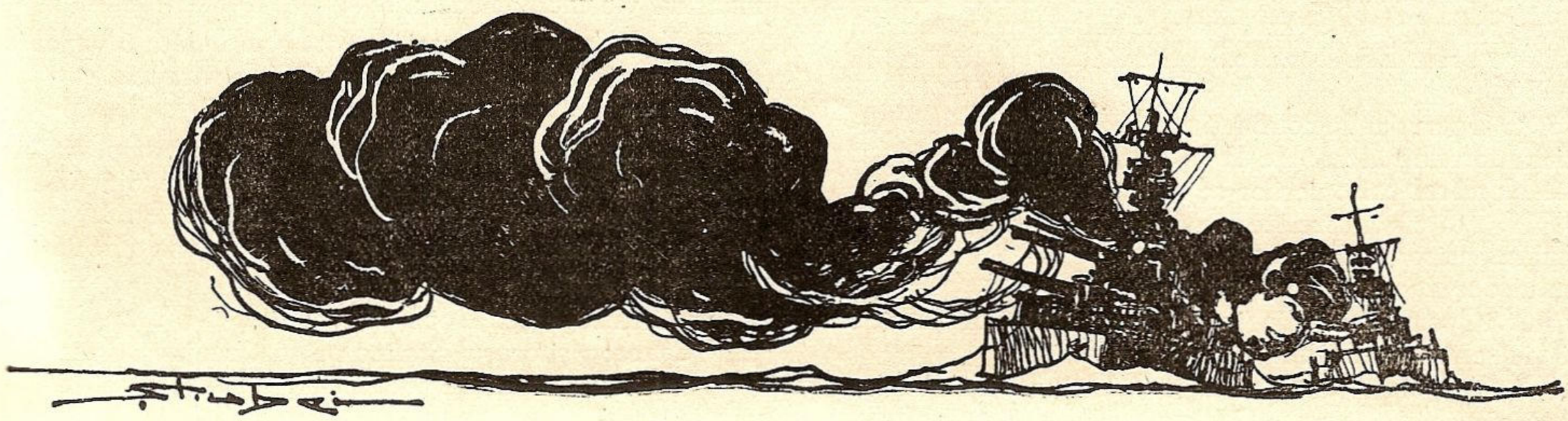
21-22 XI. Noui progrese în regiunea Donețului. *Rostovul a fost cucerit,* — drumul spre Caucaz deschis.

23-27 XI. Incercuirea Moscovei continuă. In regiunea Rostov, Ruşii au trecut la o viguroasă contraofensivă, spre a salva Caucazul.

28-29 XI. Contraatacurile sovietice dela Rostov respinse.

30 XI. Rostovul, după ce a fost distrus complet, a fost evacuat. In sectorul central bolşevicii au fost isgoniţi de pe poziţii.

CRONICAR



GLASUL PRESEI

O politică a mării

de PAMFIL ŞEICARU

Nu se organizează serviciile Statului urmând o logică abstractă, ci pornind dela realităţi, utilizând experienţele trecutului, să coordonăm toate înoirile în organizare. Intr'un articol, „O politică unitară de transporturi şi tarife“ (Universul, 4 Noembrie), d. Radu Portocală preconizează înglobarea la ministerul comunicaţiilor a tuturor mijloacelor de transport: „In felul acesta se va realiza legătura organică necesară între toate serviciile destinate transporturilor economice, făcându-se posibilă coordonarea activităţii lor în cadrul unui program naţional“. Şi d. Radu Portocală propune trecerea marinei comerciale, dela ministerul marinei, la comunicaţii.

Deci tariful hotărăşte organizarea unui serviciu, iar nu natura lui, ca şi când nu problema navigaţiei ar fi cea mai importantă, ci a tarifelor.

Fără îndoială că exploatarea mijloacelor de transport şi comunicaţii, în folosul economiei naţionale, impune o unitate de concepţie, dar această unitate s'ar putea realiza prin creiarea unui stat major economic, a cărui misiune ar fi coordonarea tuturor activităţilor economice. Ministerul de lucrări publice şi comunicaţii are un caracter mai mult tehnic decât comercial, de aceia a fost nevoe să se dea o formă de regie autonomă Direcţiei Generale a C. F. R., spre a avea mai multă elasticitate comercială, mai multă iniţiativă. In măsura în care C. F. R. a fost mai autonomă, în măsura în care ministerul de lucrări publice şi comunicaţii s'a amestecat mai puţin, căile ferate au fost mai prospere. De altfel, să nu uităm că ministerul nu a avut nici simţul de prevedere, fiindcă a gândit fragmentar, nu politic şi comercial; astfel se explică dece nu a avut iniţiativa unor investiţii în linia Bumbeşti-Petroşani, ce se putea construi în 1919—1920, în cele mai avantajoase condiţii. Iar stabilirea unei legături de cale ferată Braşov-Buzău a însemnat o serie de investiţii în tunele, fără să se ajungă la o realizare, adică din punct de vedere comercial greşit conceput, o risipă de bani.

Deci experienţele comerciale ale ministerului de lucrări publice şi comunicaţii nu prea sunt elocvente.

Dar mai există încă un aspect pe care nu-l putem ignora: de când s'a creiat un subsecretariat de stat al marinei, a început înzestrarea şi organizarea marinei comerciale. In câţiva ani s'a făcut mai mult decât în cei 16 ani cât a fost sub oblăduirea ministerului de lucrări publice şi comunicaţii.

Există o pasiune marinărească, sunt sufletele logodite cu marea şi această iubire nu o poţi nesocoti în organizarea unui serviciu. Cu suflete uscate, cu impasibilităţi, nu se poate creia nimic; o mare pasiune profesională înseamnă cea mai preţioasă contribuţie în buna funcţionare a unui serviciu. Mereu uităm acest element în judecarea oportunităţilor, în utilizarea cât mai potrivită a oamenilor. Există un spirit marinăresc şi noi vom trebui să desvoltăm cât mai mult acest spirit, fiindcă prea mult am nesocotit o frontieră de 470 de kilometri: coasta Mării Negre.

O marină nu se improvizează, cere timp, cere o tradiţie, cere o atmosferă, cere chemarea mării, exercitând o fascinaţie asupra celor ce vor să devină marinari.

Fiindcă am nesocotit frontiera Mării, fiindcă dela 1910 nu am mai avut un program naval, am purtat greul luptelor dela Odesa; lipsa unei marine de război, care să fie în măsură de a înfrunta flota rusească, a împiedicat o acţiune mixtă, pe uscat şi pe mare, spre a curma legătura dintre Odesa şi Sevastopol.

A desface marina comercială de ministerul marinei, este absurd; a motiva necesitatea desfacerii printr'o politică unitară de transporturi, e ridicol. Şi dacă nu am desprins nici o învăţătură, dacă nu am înţeles importanţa marinei nici din acest război, atunci toate sacrificiile au fost zadarnice. Avem un spirit marinăresc şi s'a verificat în ceeace au izbutit să facă marinarii noştri, ţinând seama de puţinătatea mijloacelor. Dar acest spirit trebue desvoltat, marea să ne fie familiară, cu atât mai mult cu cât prin prăbuşirea Rusiei şi desmembrarea ei în atâtea state câte popoare o compun, România va fi cel mai mare Stat al Mării Negre.

Să nu ne împiedice tumultul evenimentelor, să vedem clar în perspectiva viitorului apropiat.

Marina comercială nu se poate desvolta decât sub ocrotirea unui minister al marinei. Un ministru de specialitate poate cunoaşte posibilităţile de desvoltare, are înţelegerea acelei psihologii specifice marinarului. Domeniul marinei cuprinde probleme de mai mare importanţă decât aceia a unor simple tarife, chestiune cu totul secundară în cadrul problemelor statale.

Este adevărat că şi d. Portocală recunoaşte că „problema marinei comerciale trebuie ridicată la rangul ce i se cuvine în Economia Naţională“, dar această ridicare nu se poate realiza desfăcând-o dela departamentul de specialitate şi plimbând-o, ca şi în trecut, când la Finanţe, când la Industrie şi Comerţ, când la Lucrări Publice şi Comunicaţii.

Să ştim ce vrem, ca să putem adapta mijloacele la scop. Vrem o marină comercială pe măsura importanţei noastre de mâine la Marea Neagră? Atunci să nu o desprindem din încadrarea ei naturală, cu atât mai mult cu cât de când a trecut la un loc cu marina regală, în a cărei tovărăşie trebue să fie în timp de pace ca şi în război, marina comercială a început să progreseze realmente, fiind intrată pe mâna adevăraţilor specialişti.

Să începem a părăsi neastâmpărul instabilităţilor, schimbărilor, atunci când am izbutit să organizăm ceva temeinic.

Şi ministerul marinei este un tot organic.

(Curentul)

Inchinare eroilor marinari.

Pe întinsul nemărginit al apelor albastre, departe de pământ dar cu sufletul aproape de chemarea Patriei, al cărei nume flutură sus pe înălţimile catargului — marinarii noştri şi-au îndeplinit datoria de ostaşi bravi ai armatei de apă.

In rând cu camarazii lor — ce luptă pe pământul în care dorm de veacuri strămoşii, sau cu cei ce din preajma norilor aruncă priviri vulturești dominând cu vrednicia lor nu numai cerul nostru dar şi pe al vrăjmaşului — marinarii luptători poartă cu mândrie culorile românești până departe, trimiţând în adâncul undelor pe cei ce cutează să se apropie de pământul sfânt al Patriei.

Cu preţul vieţii lor, închinată cu cinste idealului naţional, ei au apărat hotarele ţării, care se întind mult mai departe decât ţărmul mării. „Mare Nostrum“ lăsat nouă moştenire de strămoşii latini — prin eroismul, sacrificiul şi curajul marinarilor români, este şi astăzi „Marea Noastră“ pe ale cărei valuri pluteşte nestingherită corabia drepturilor unui popor pentru care libertatea este cel mai de preţ bun.

„Cheia mântuirii noastre, Dunărea, drumul spre marea largă“ — amintit de Mihail Kogălniceanu, a fost apărată cu îndârjire. La gurile bătrânului fluviu, acum ca şi în trecut s'au dat lupte cu un duşman mult mai numeros şi mai bine înarmat, care a fost învins şi pus pe fugă de luptătorii ce apărau cu îndârjire „sărăcia şi nevoile şi neamul“.

Cu veacuri în urmă, la 1396 „puternica flotă a lui Mircea cel Bătrân ajută Cruciaţilor la transport pe Dunăre a trupelor, cailor şi tunurilor. După înfrângerea turcilor de la Rovine, Mircea urmăreşte pe turci până la Adrianopole, legat fiind foarte bine cu ţara prin flota lui“.

Ştefan Vodă, bate pe Turci, de la care ia Cetatea Albă şi „Chilia, poartă a toată ţara Moldovei, a ţării ungureşti şi a părţilor dunărene“. Mihai Viteazul, Radu Vodă şi alţi străluciţi voevozi, dau numeroase atacuri peste Dunăre, contra cetăţilor turceşti, ajutaţi fiind de flota lor puternică.

La răsboiul de independenţă din 1877, flotila navală a micii ţărişoare ia parte la lupte care aveau să ne aducă libertatea.

In campania din 1913, în răsboiul cel mare din 1916—1918 ca şi în crâncena încăerare din 1914 — care va alunga pentru totdeauna de la gurile Dunării lăcomia colosului slav — marina română a pus pe catargurile străjuite de tricolor pecetea autenticilor virtuţi strămoşeşti: laurii victoriei.

Divizia de Mare şi Divizia de Dunăre au înscris în paginile istoriei, fapte de vitejie situându-se pe acelaşi plan cu cele mai capabile flote marinăreşti din întreaga lume.

Drumul firesc al expansiunii noastre spre Mare, este liber şi pe el se pot îndrepta pe calea apei prisosul bogăţiilor aducând în schimb slavă şi renume poporului străjuit de pe la Apus, la Răsărit ca şi la Miază-zi.

Azi 15 August, ziua „Adormirii Maicii Domnului“, aleasă icoană protectoare a marinarilor noştri, ne plecăm smeriţi fruntea în faţa jertfei celor ce din giulgiul valurilor înalţă spre cer straja drepturilor româneşti.

C. R.

(Tribuna-Braşov)

Marina Română elogiată de ziarele germane.

Ziarul „Neues Wiener Tageblatt“ publică un articol intitulat „Marina Românească“, semnat de d. Walter Habiger, — având următorul cuprins:

„Opinia publică românească a luat cu satisfacţie cunoştinţă că cercurile germane competinte au lăudat faptele de arme române dela Odesa. Aceste aprecieri din partea Germaniei pentru care d. vice preşedinte Mihai Antonescu şi-a exprimat mulţumirile în faţa reprezentaţilor presei străine, vor contribui în mod hotărâtor la fala armatei române, încă tânără. Faţă de mijloacele ei limitate, armata română a făcut lucruri extraordinare dela începutul războiului cu Rusia. Această constatare e confirmată de toţi ofiţerii germani de pe front, care vorbesc cu o înaltă consideraţie despre trupele române, despre curajul, îndrăsneala şi rezistenţa lor.

Alături de trupele terestre, merită deasemeni o apreciere specială aviatorii români, în special cei de vânătoare, care sunt foarte abili. Nu de mult o patrulă românească de vânătoare a luptat cu douăzeci de avioane sovietice Rata, alungându-le după ce au doborît opt dintre ele.

Mai puţin s'a scris până acum, despre Marina românească. Pe nedrept, pentrucă în acest război, ea îndeplineşte un rol important. Amintim că tendinţa politicei ruseşti a fost totdeauna dominaţia Strâmtorilor. Paralel cu planurile de expansiune în Sud-est a căror realizare a început cu ocuparea Basarabiei şi a nordului Bucovinei şi cu lovitura de Stat din Serbia, cu tendinţa rusă de a pune mâna pe controlul navigaţiei spre Răsărit, gurile Dunării trebuiau să servească drept punct de plecare al acestui plan. Corelativul acestei politici era organizarea flotei ruseşti în sensul cel mai modern al cuvântului, atât din punct de vedere technic, cât şi numeric. Marina română de război luptă însufleţită dela începutul războiului împotriva acestui duşman mult superior.

Flota românească are o tradiţie veche. Acum cinci sute de ani, românii au pornit pe Marea Neagră spre Asia mică şi în Egipt. In orice caz, marina română de război n'a atins decât o modestă evoluţie. Vapoarele sale cele mai bune sunt de cele mai multe ori în urma tipului celui mai modern. Totuşi datorită spiritului ei războinic şi curagios, cu vasul „Mircea“, crucişetorul „Elisabeta“ şi canonierele sale, România a reuşit în războaiele din 1870, 1877, 1913—1916, să obţină victorii.

Marina română are o înaltă ţinută morală. Cea mai mare parte a marinarilor români se compune din oameni din regiuni muntoase. Asimilarea spiritului marin pe care-l au în sânge, a devenit o tradiţie. Numai prin aceste trăsături morale se poate explica faptul că marina română de război a intrat în luptă cu marina rusească mult mai puternică, fără ca în această luptă să rămână în inferioritate. Trebue să fii conştient de deosebirea care este între distrugătoarele „Regina Maria“ şi „Mărăşti“ şi marile distrugătoare „Harcov“ şi „Moscova“, care aparţin unităţilor celor mai moderne, ca să-ţi poţi da seama de adevărata situaţie. Distrugătoarele ruseşti trebuiau să intre în portul Constanţa pentru a distruge instalaţiile de petrol, căile ferate şi vapoarele din port. Cele două mici unităţi româneşti au reuşit însă, să alunge duşmanul în zona minată, să-l oblige să înceteze focul, să scufunde vasul „Moscova“ şi să alunge al doilea distrugător.

Acest succes unic în felul său, merită o consideraţie şi o admiraţie nemărginită pentru marina română de război. Deasemenea trebue apreciate în mod special vedetele rapide româneşti, care au scufundat până în prezent numeroase submarine ruseşti. Flota română împreună cu flotila de Dunăre, susţinute de bateriile germane de coastă, contribue în felul acesta zi de zi la alungarea unui duşman cel puţin de două ori mai puternic în Marea Neagră şi la apărarea Strâmtorilor de un atac bolşevic.

(Viaţa)

România la Gurile Dunării
1853 — 1941

de GENERAL SCHINA

Providenţa cu tainele ei, lasă adesea să treacă secole înainte de a da popoarelor putinţa să desăvârşească

rostul începuturilor care au croit calea destinelor lor. Dar este un factor care stăpânește toate întâmplările și ori cât ni s'ar părea uneori, că-i scapă conducerea în timp și spațiu, această eclipsă este numai vremelnică, deoarece „imperativul geografic" nu întârzie să-și dovedească toată puterea lui.

Trunchiul Geto-Dac pe care s'a altoit o tulpină latină s'a așezat de mai multe mii de ani în bazinul de jos al Dunării, întinzându-și ramurile până în Tisa la apus și în limanul Niprului la răsărit.

Geografia îmbinată cu istoria lumii a făcut din Dunăre aorta trupului românesc. Este partea Continentului european, dela confluența Tisei până la Marea Neagră ce nu poate fi despărțită de istoria și soarta poporului nostru. Cei cari de veacuri s'au străduit să-i smulgă stăpânirea acestui pământ, nu au izbutit decât să-l supuie vremelnic unei dominațiuni străine, dar nu să-l înlăture.

Ultimul ciclu din istoria românilor, pe care îl deschide și închide porunca imperativului geografic, începe la 1853 cu războiul Crimeii și se hotărăște astăzi cu căderea Odesei, care statornicește pururea stăpânirea noastră pe Gurile Dunării. Dar pentru că acest act să primească sigiliul veșniciei, el trebuia să se înfăptuiască cu voința și ajutorul acelei mari puteri, ce stăpânește și ea Dunărea, dela o obârșie până la porțile noastre și care să vază în cel ce are gurile ei, un stat puternic și înfrățit, având aceleași interese la răsărit.

După războiul Crimeii, Europa a avut conștiința îndatoririi sale de a pune Gurile Dunării la adăpost de o stăpânire străină, intereselor sale. Dela acest imperativ geografic s'a născut ca o nevoe europeană: unirea principatelor românești ca stăpânitoare a gurilor acestui mare fluviu european.

Ora hotărîtoare a marelui popor german nu sunase încă și soarta românilor era încă legănată de bătaia vânturilor egoiste și schimbătoare ale puterilor continentale și maritime din apus. Dar oamenii de Stat ai Principatelor Dunărene, cu viziunea limpede a patriotismului lor, au văzut unde sta firul sortit să lege destinele celor dela Gurile Dunărei cu acelea ale poporului german dela sorgințiile ei.

Ion Brătianu aduce, în taină pentru a nu fi descoperit și oprit de Guvernul dela Viena, pe Principele Carol de Hohenzollern-Sigmaringen, din pădurea Neagră. Scoboară în jos valurile Dunării și pune piciorul la T.-Severin, pe pământul națiunii care-i încredințează destinele ei, legând viitorul României cu întemeierea unei noi și glorioasă dinastie.

Imperativul geografic, țese cu firul veșniciei viitorul noului Stat dunărean de înfăptuirea măreților destine ce așteptau să se înscrie în istoria poporului german. Piedicile vremelnice ivite în cale nu au putut decât să amâie realizarea ce trebuia să se înfățișeze lumei uimită, în cea mai strălucitoare realitate pe care o vedem astăzi.

Natura a hărăzit apele Dunării, să unească aceste două popoare, german și român, spărgând chiar stâncile dela Porțile de Fier, care vroiau parcă să-i închidă calea, silindu-se să-i abată cursul.

Numai acum a sunat ceasul marii dreptăți și Providența a vrut, ca în clipa când geniul lui Adolf Hitler, cu marea și viteaza armată germană, deschide drumul celor mai mărețe înfăptuiri, România lui Mihai I să fie prezentă la chemarea destinelor ei și cu înțeleapta, bărbătească ocârmuire și conducere a Mareșalului Antonescu, vitejia și neprecupețita jertfă a soldatului nostru să înscrie cu slova eternă a sângelui, înfăptuirea tuturor drepturilor noastre.

Odesa, după Rovine, Războeni, Podul Inalt, Călugăreni, Șelimberu, Plevna, pune noua și marea Coroană de Oțel, pe capul tânărului Rege Mihai I.

Odesa începe la 1941 desăvârșirea ciclului de înfăptuire a întregirei neamului românesc, deschis la 1859 după războiul Crimeii.

Odesa a surpat pentru totdeauna edificiul pe care se rezemau în trufia lor, cu o nesocotită aroganță, alte State care se bizuiau pe colosul dela răsărit, ce era mereu gata să sprijine pofte nesăbuite și pretențiuni absurde la apus.

Imperativul geografic începe să-și spuie ultimul cuvânt, poruncind întâmplărilor să înfăptuiască în timp și spațiu, toate realizările cerute de drepturile neamului românesc.

Fericiți noi care am trăit aceste timpuri și ne va ajuta Domnul să vedem deplina rotunjire a hotarelor noastre firești pe cari ni le-a hărăzit Dumnezeu, pământul și oamenii.

Fericit se va înscrie cu mândrie în istoria lumei poporul german, care a pus toată puterea și vitejia armatei sale pentru a scăpa omenirea de cel mai sălbatec, hain și necruțător dușman al ei.

Fericit este marele Fuehrer Adolf Hitler, pe care Providența l'a sortit să puie geniul, energia și priceperea sa în slujba țării sale, dându-i în omenire locul cel mai de frunte din toată istoria ei.

Fericită România că în ceasul crucial al istoriei sale a știut să stea cu neprecupețită încredere alături de Marele Reich, așezând și pe nemuritorul nostru Conducător, în rândul celor mai vestiți oameni de Stat ai timpurilor ce trăim. Dacă înțelepciunea și patriotismul poporului, vitejia legendară a ostașilor armatei Române, sunt instrumentul ce a dat putința Mareșalului Antonescu să înfăptuiască tot ce a realizat până astăzi, nu putem să nu recunoaștem că el este făuritorul căruia țara îi datorește totul. Lui i se cuvine toată slava și dragostea noastră nețărmurită, iar toată bucuria, mândria și fericirea pe care noi bătrânii o simțim cu atâta entuziasm astăzi, lui i-o închinăm.

Acei care tot n'au crezut și n'au avut conștiința clipelor de neînchipuită măreție ce se înzoriseră pe drumul deschis neamului românesc de pretutindeni, să se reculeagă în taina singurătății lor, să îngenunchie la altarul Patriei ce nu l'au prețuit destul și să cheme și ei harul ceresc pe tot ce este ființă și simțire curat românească, alipindu-se ei.

Goarna ce sună cadența noului pas al României nu poate să nu fie auzită de toți și să nu răscolească în simțirile cele mai reci, ceea ce are omul mai frumos și mai sfânt în cugetul, inima și sufletul său: „Cultul Patriei!".

Să ne lepădăm de toate patimile ce ne-au dezbinat eri, să ne scuturăm de toate îndoelile trecutului, pentru a fi curați și cu fruntea senină în fața „Judecății din urmă" ce ne așteaptă și rugând Cerul să ne înfrățească pe toți într'o sfântă unire puternică, să-i cerem să dea României ceea ce i-a cântat Poetul:

„Fiii tăi trăiască numai în frăție
„Ca a nopții stele, ca a zilei zori.
„Viața în veci, glorii, bucurie,
„Arme de tărie, suflet românesc,
„Vis de vitejie, fală și mândrie...
„Dulce Românie, asta ți-o doresc.

Sevastopolul şi porturile dela Marea de Azov

Consideraţiuni geo-politice şi economice

BERLIN (Uta). — Importantul oraş-port Sevastopol, aşezat în extremitatea sudică a Crimeei, a jucat în istoria veacului trecut rolul cel mai precumpănitor dintre toate porturile Mării Negre. Lupta care a durat un an şi jumătate pentru cucerirea acestei fortăreţe în timpul războiului Crimeei, care — după cum se ştie — a avut loc între 1853—1856, în care situaţie Englezii şi Francezii, cu toate imensele sforţări făcute, n'au realizat o mare ispravă, constituie acum o amintire de ordin militar.

Instalaţiile din porturi sunt extrem de învechite, deoarece atât situaţia deosebit de expusă a acestui port în Peninsula Crimeea cât şi accesul dificil şi care durează mult timp dinspre uscat a influenţat hotărîtor asupra comerţului, împiedicându-l să se desvolte.

Sevastopolul avea în 1926, 75.000 de locuitori, dintre cari 70 la sută erau Ruşi Mari, 12 la sută Ucraineni, 7 la sută evrei, apoi restul, Tătari, Greci şi Polonezi.

Golful Sevastopolului format din alte golfuleţe cu intrânduri adânci în uscat, prezintă o situaţie naturală, deosebit de propice, acestui port. Portul Sevastopol dispune de un şir de mari instalaţii de docuri, de şantiere, având numeroase cazărmi şi tot felul de aşezăminte militare, care reliefează extraordinara importanţă a acestei baze strategice pentru flota sovietică din Marea Neagră. Trebue menţionat în mod deosebit faptul că Sevastopolul este singurul punct strategic important din Marea Neagră al flotei sovietice de care mai dispun bolşevicii.

In timpul războiului mondial, după cum se ştie, vasele de război germane, „Goeben" şi „Breslau", au bombardat pe ziua de 29 Oct. 1914, acest port de război, care pe ziua de 1.V.1918 a fost ocupat de trupele germane. In timpul războiului civil împotriva bolşevicilor, Sevastopolul devenise ultimul refugiu al contrarevoluţionarilor ruşi comandaţi de generalul Wrangel (până la 14 Nov. 1920).

In comunicatele comandamentului suprem german din ultimele zile se găsea menţionat în afară de porturile dela Marea de Azov, Berdjansk şi Mariupol, care, după cum se ştie, au fost ocupate de trupele germane, şi marele oraş-port Rostov, aşezat la gurile fluviului Don, în care oraş se retrag ultimile rămăşiţe din armatele roşii înfrânte. Oraşul Rostov de o covârşitoare importanţă economică, se află în raza de acţiune directă a operaţiunilor germane. Rostovul s'a desvoltat considerabil, devenind unul din cele mai importante porturi sovietice din regiunea Mării Negre (deşi se află la extremitatea nordică a Mării de Azov) şi un centru comercial şi industrial cu mare trafic. Din cauza micei adâncimi a strâmtoarei Kerci şi a Mării de Azov în deosebi, şi în urma măririi tonajului vaselor maritime de comerţ, rolul oraşului-port Rostov, din punct de vedere al exportului de cereale, a trecut în favoarea altor porturi care se află direct pe litoralul Mării Negre, şi anume, porturile Feodosia de pe coasta sudică a Crimeei, şi Novorosijki, aflător pe litoralul nord-vestic către Caucaz. Totuşi traficul portului Rostov a atins în 1913 cifra apreciabilă de 2 milioane tone de mărfuri transportate.

In ultimele decenii din veacul XIX, s'a desvoltat paralel cu oraşul Rostov, care — după cum se ştie — are o populaţie estimată la peste o jumătate de milion de locuitori, şi oraşul Taganrog.

Taganrogul se află la 60 km. vest de confluenţa Donului, direct la Marea de Azov. Şi acest oraş este un important port şi o însemnată piaţă comercială.

Populaţia Taganrogului se cifrează astăzi la 200.000 locuitori. Vapoarele maritime pot să şeadă în radele acestui port, la o oarecare distanţă de cheiurile de încărcare a mărfurilor.

Alte porturi de pe litoralul Mării de Azov, sunt Mariupol şi Berdjansk, aflătoare în nord şi Jejsk pe ţărmul sud-estic. Aceste porturi au însemnătate numai pentru navigaţia de coastă, deservind ca porturi intermediare pentru transporturile mărfurilor la porturile mai mari ale Mării de Azov şi ale Mării Negre.

Problema navigaţiei fluviale sovietice faţă de înaintarea germană.

BERLIN (UTA). — Comunicatele anunţate de pe teatrul sud-estic de luptă incumbă soluţionarea problemei esenţiale, rezultând din posibilităţile apelor navigabile disponibile armatelor roşii pentru retragere în arcul Niprului. Comentariile comunicatelor comandamentului armatelor germane relatează detailat, specificând distrugerile tuturor legăturilor şi comunicaţiilor, ca de pildă, căi ferate, poduri, drumuri de acces şi concomitent tot felul de mijloace de tracţiune.

Niprul în cursul său mijlociu face o curbă imensă departe către est, fiind exclus navigaţiei între Dnjepropetrovski şi Zaporoshijo, din cauza curentului extraordinar de repede. Flota de pe Nipru, la origină extrem de mică, în ultimii ani după punerea în construcţie şi realizarea sistemului de canaluri din vestul Uniunii Sovietice, ca şi în regiunile poloneze încorporate anul trecut, a fost mărită destul de apreciabil. Totuşi vapoarele şi vasele cu motor ca şi şlepurile nu pot oferi armatelor roşii nici o facilitare esenţială a retragerii pe acest fluviu.

Inainte de război, sovieticii dispuneau de o navigaţie internă estimată la o lungime de circa 90—100.000 km., de ape şi canaluri navigabile, bine înţeles, nefiind puse la socoteală toate apele curgătoare. Reţeaua de canaluri interioare şi de ape navigabile la Germani însuma un coeficient de 8—9 la sută faţă de reţeaua sovietică, adică circa 11.000 km. Cu toate acestea flota fluvială germană cuprindea în 1935 un coeficient cu 86 la sută de vapoare şi vase cu motor, mai mare decât întreaga flotă sovietică. In comparaţie cu capacitatea maşinilor, propulsoare, cea germană întrece pe cea bolşevică cu 53 la sută, iar tonajul şlepurilor întrece cu 66 la sută pe cel sovietic, capacitatea de încărcătură fiind cu 7 la sută mai mare decât cea bolşevică. Experienţele extrem de reale în domeniul căilor ferate a îndemnat comisariatul comunicaţiilor sovietice de a acorda navigaţiei interne un interes şi o desvoltare crescândă. Cantităţile de bunuri transportate pe canalurile interne au crescut în 8 ani, din 1927 până în 1935, cu 68 la sută.

Traficul navigaţiei pe fluviul Nipru, pe afluenţii săi şi pe toate canalurile artificiale conexate Niprului, a însumat în anul 1935 o treime din traficul sistemului de pe Volga. Pe Nistru care a fost fluviu de graniţă româno-sovietic, între cele două războaie, exista numai o foarte mică cantitate de vase puse la dispoziţie. Intre Nipru şi Oka, cel mai mare afluent de pe partea dreaptă a Volgei, este în construcţie o legătură prin apă care foloseşte în parte cursurile naturale ale fluviilor, pe de altă parte canaluri. Regiunea Moscovei, care este străbătută de un afluent al fluviului Oka, numit Moskva, a intrat în sistemul construirii canalurilor interioare ale Uniunii Sovietice, găsindu-se în faza

incipientă. S'a plănuit chiar creearea unui mare port interior al Moscovei.

Pentru operațiile de război desfășurate în Ucraina, canalurilor sud-vestice din Uniunea Sovietică prezintă cea mai mare importanță. Este vorba de 3 canaluri:

1. Canalul Nipru-Bug; 2. Canalul Oginsky; 3. Canalul Augustovo. Primul din cele 3 canaluri unite leagă Niprul peste Pripet și Bug, cu fluviul Narev și în acest chip, și cu Vistula. Acest canal a fost renovat integral în ultimii ani și chiar înainte cu un an, — prin August 1940, — a fost redat traficului. Canalul Oginsky pornește dela Pripet, un afluent pe partea dreaptă a Niprului, duce până la fluviul Memel peste afluenți și leagă în acest chip Marea Neagră cu Marea Baltică. Canalul Augustovo în sfârșit, duce dela Pripet până la Bohr, un afluent în dreapta al Narevului, realizând astfel în mod similar, legătura între Nipru și Vistula.

(„Argus")

Importanța Dunării în organizarea marelui spațiu economic european

Străduințele manifestate de către Londra și Paris în urma războiului mondial de a paraliza forțele vitale ale Europei Centrale și a le orienta într'o direcție care este potrivnică cu condițiile naturale și istorice, a avut ca urmare o rapidă decadență și un regres puternic în procesul de evoluție. Așa numitul „echilibru" care a fost creat pe baza tratatelor semnate în jurul Parisului n'a mulțumit nici unul din statele interesate ale centrului și sud-estului european, cât și importanța cursurilor fluviale, precum și popoarele care se găsesc pe un anumit teritoriu. De aceea nu poate exista o soluție mai ideală a acestor probleme decât aceea preconizată de Wilhelm Kleinmann, subsecretar de stat la ministerul Comunicațiilor Reichului și care se bazează pe respectarea condițiunilor naturale ale relațiunilor geografice și economice, cât și pe raporturile istorico-culturale și politice dintre popoare.

Pe baza unei orientări continentale lacunoase a politicienilor și economiștilor nu s'a realizat decât în mod parțial de către puterile riverane navigabilitatea Dunării, cea mai importantă cale naturală europeană. Spațiul dunărean ar putea să fie unul dintre cele mai bogate din Europa și cu toate aceste factorii economici n'au reușit nici înainte nici după războiul mondial să-l valorifice în mod integral. Chiar și spațiul baltic ar fi putut avea o evoluție și o situație corespunzătoare bogățiilor sale, dacă s'ar fi intensificat mijloacele de comunicație și transport.

Fără îndoială, blocada britanică a creeat unele dificultăți popoarelor europene, dar pe de altă parte a grăbit procesul de transformare a continentului european în sens autarhic. Domnul Kleinmann prevede din acest motiv următoarele condițiuni imperative pentru viitor:

1. Complectarea rețelei de comunicațiuni în spațiul baltic. Stabilirea unor legături mai profunde între țările baltice prin construirea de linii ferate și șosele și în acest sens nu trebue să ignorăm importanța mare care o va avea linia aeriană care se găsește în stare de proect.

2. Desvoltarea liniilor de comunicație în spațiul sud-estic și cu deosebire deschiderea navigației integrale pe Dunăre. Acest plan trebue să cuprindă și construirea unor linii ferate principale cât și a unei rețele dense de cale ferată. Principiile planului urmează să fie realizate de către diferitele state din inițiativă proprie, totuși în conformitate cu interesele economice continentale.

3. Realizarea unei legături între Italia și regiunile industriale din Germania în conformitate cu cerințele actuale. Inainte de toate se pot ameliora liniile de comunicație din spre Veneția și Triest către Silezia și România.

4. Imbunătățirea liniilor ferate, șoselelor și liniilor fluviale care leagă spațiul baltic de cel dunărean și ambele cu spațiul rusesc.

5. Planificarea urmează, conform declarațiilor făcute de d. Kleinmann, în mod principial, condițiile geografice. In consecință realizarea rețelei fluviale artificiale și naturale este mai mult decât binevenită. Tehnica modernă înlesnește înlăturarea dificultăților naturale, dacă o pretind necesitățile economice. Planificarea marelui spațiu economic va înlătura în mod conștient dificultățile geografice, creind astfel o unitate de comunicație între principalele regiuni.

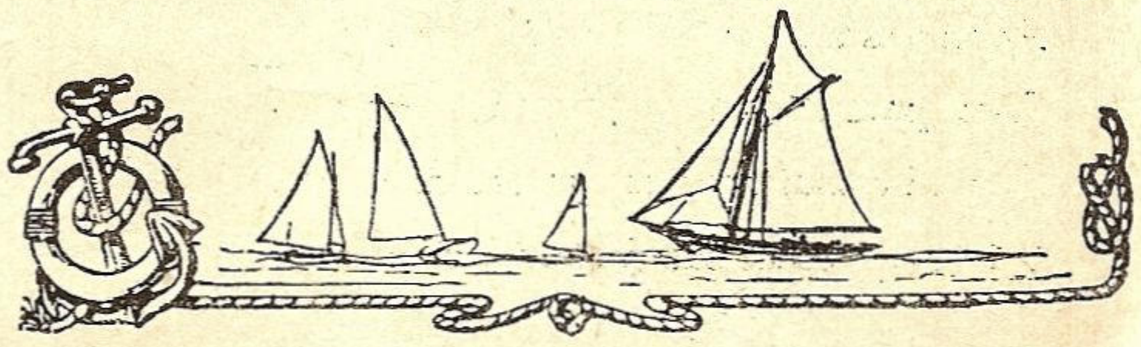
Identic căilor ferate și autostrăzilor germane, care unesc, în ciuda dificultăților de teren, diferitele regiuni și neamuri germane, urmează ca planificarea să creeze o unitate continentală europeană. Impedimentele vamale vor fi înlăturate printr'o nouă reglementare a politicei de prețuri, vamale și polițienești, spre a creea viitoarea unitate și apartenență a statelor continentului european.

Tradiția lungă a legăturilor interstatale de cale ferată a dus aproape la un echilibru îmbucurător, dar și rețeaua de șosele se pretează la unele îmbunătățiri. In cadrul unei conferințe interstatale s'a hotărît între altele construcția unei șosele intercontinentale, cunoscută sub numele de șoseaua Londra-Istambul, care urmează să lege Marea Nordului peste autostrăzile germane. Viena și Budapesta cu Marea Neagră (București-Constanța) și cu Bosfor (Belgrad-Sofia-Istambul). In cadrul aceleiași conferințe s'au hotărît amănuntele tehnice care urmează să-i dea un caracter unitar acestei sosele internaționale, definind și regulile unitare de circulație și soluționând problemele în legătură cu asistența necesară. Un singur lucru a eșuat și anume ușurarea trecerii granițelor, deoarece lipseau condițiunile preliminarii ale unei colaborări economice continentale.

Nu se poate contesta că influențele anti-europene au fost tocmai acele care au împiedicat realizarea navigabilității integrale a Dunării. Această stare se va schimba după război. Până în ziua de azi mai există dificultăți serioase și numeroase în navigabilitatea pe Dunăre. Nici măcar porturile nu sunt în situația corespunzătoare spre a face față transporturilor din sud-estul european, unitățile navale sunt insuficiente și ca urmare frahtul transporturilor pe Dunăre n'a scăzut, după cum ar fi cerut interesul statelor riverane. Nu trebue să insistăm asupra faptului că formalitățile complicate de vamă și tranzit au avut o acțiune paralizatoare.

Viitoarea noua ordine va produce chiar atunci repercursiunile sale fericite, pentru toate statele continentale europene, dacă planificarea circulației va fi străbătută de spiritul marelui spațiu economic, după cum afirmă d. Kleinmann.

(Gazeta Comerțului)



CONCURSUL DE POEZII

După cum s'a arătat în Nr. 9-10 (Septembrie—Octombrie), D-ra *Irinescu Elena,* din Iaşi, în dragostea pentru marina noastră şi Liga Navală, a donat 1.000 lei, spre a fi oferiţi ca premiu celei mai bune poezii în legătură cu marea, scrisă de un grad inferior.

De asemenea, d. avocat *Aurel Micşunescu,* din Ploeşti a oferit 500 lei pentru cea mai bună poezie cu caracter marinăresc.

Până la data de 10 Octombrie, s'au primit versuri din partea a 5 autori :

D. *Dan V. Gheorghe :* „Requiem" şi „La tine, Basarabie".

D. *Gh. Dumitrescu* - timonier : „Vraja Mării", „Stropi de valuri", „Cugetarea marinarului", „Epigramă" şi „Viaţa marinarului".

D. *Dem. Marian - Corăbierul :* „Panou naval", „Spovedanie" şi „Serenade".

D. *Măruntelu Vilhelm :* „Gândul nostru de mâine".

D. *Caporal V. Oprovici :* „Rugă" şi „Chemarea tineretului".

Comitetul de lectură a opinat să fie premiaţi :

D. *Marian Dem.-Corăbierul* cu premiul de 1.000 lei al D-rei *Elena Irinescu ;*

D. *Caporal V. Oprovici* cu premiul de 500 lei al D-lui *Micşunescu ;*

D. *Dan V. Gheorghe* cu un premiu de 300 lei oferit de d. *Spring.*

D-lor *Măruntelu Vilhelm,* din Regimentul de Gardă Mihai Viteazul, acum rănit în spitalul militar dela Turda, „fericit că a dus lupta până în prezent" şi *Gh. Dumitrescu-Timonier,* o menţiune şi volumul de versuri *„Thalassa",* oferite de autor, d. *Al. Bilciurescu.*

Parte din poezii sunt publicate în numărul acesta, parte vor apare în numărul viitor.

D. Marian Dem., e rugat a-şi da adresa exactă, pentru a i se trimite premiul şi diploma.

Spovedanie

Eu am crescut sub fluturări de vele,
In leagăne de valuri călătoare
Şi m'am hrănit cu vise şi cu stele,
Inveştmântat în poleiri de soare.

Pe vârfuri de catarge stând de veghe,
Cu zări de-azur îmi mângâiam privirea
Şi'n legănarea miilor de leghe,
In suflet mi'ncrustam nemărginirea.

Sub sfeşnicile-aprinse'n cer de lună,
Ingenunchiam în nopţi de rugăciune
Şi mă'mbătam de fulgere'n furtună
Când marea mă scălda'n argint de spume.

In desmierdări de unde dantelate
Mă sbenguiam plutind printre meduze,
Sau mă'ngropam în gânduri înnorate
Cu ochii'n stânci de insule ursuze.

Printre'nstelări mi-am buchisit ursita
Şi-mi pare rău de chipul dragii mele —
Dar mi-e mai scumpă marea, ca iubita,
Căci am crescut sub fluturări de vele.

MARIA DEM.-CORĂBIERUL

Sirenele

Ce plângător bat clopotele zării
Când candele'n altar de cer s'aprind
Şi din adâncul mării se desprind
Sirenele, fecioarele pierzării.

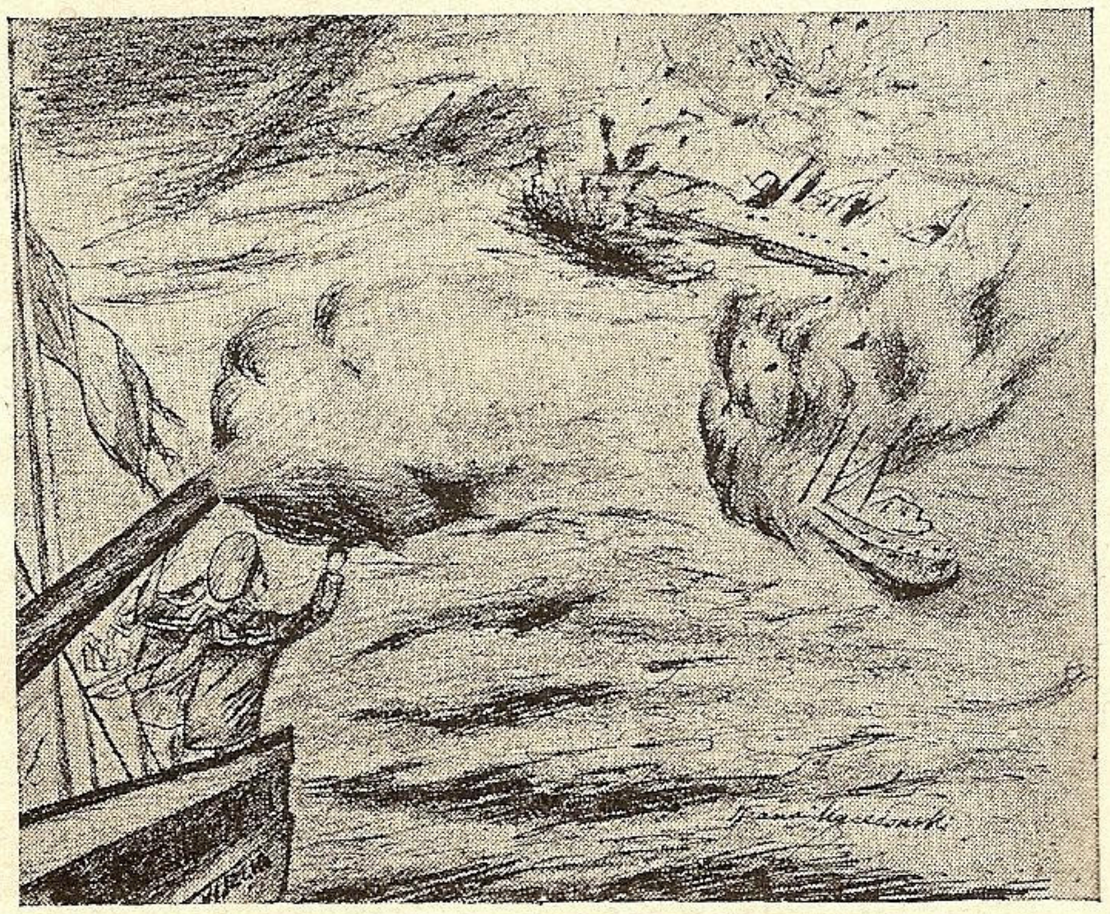
In plete lungi cu flori de albe spume,
Au voaluri de senin pe sânii mici
Şi'n degete, sticliri de licurici
Aduc când vin din mistica lor lume.

Gătite-astfel, naiadele feline
Urzesc ademeniri în mersul lor,
Când peste chipul lunei trec în sbor
Răzleţe fluturări de baldachine.

. . . . . .

Ce farmece ne'nvinse-ţi toarnă'n cale,
O, visător, nostalgic marinar,
Că gura lor cu buze de gheţar
Tu o preferi în schimbul vieţii tale ?...

MARIA DEM.-CORĂBIERUL



Şi iată-i cum reped aprinsul vifor,
Ce varsă flăcari din mii de guri...

Chemare tineretului

I

Feciori din țară tare veniți din orice parte
Din 'ntinsul de câmpie, din munți, din mii de sate,
Veniți să luăm lumină, sub cer nou de dreptate!
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape!...

II

Veniți, cu toți, căci Marea-și așteaptă iubitorii
Ca să-și clădească-odihnă spre maluri, în departe,
Veniți să scriți istorii, de nou timp, vestitorii, —
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape!...

III

Lăsați odihnă-acuma, „La posturi de plecare"
Să sune crai de neam, de-apururi fără moarte,
Căci cer răscumpărare acei ce-s morți în Mare!...
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape!...

IV

Furtuna de ne prinde de moarte nu ni-e teamă,
Cu noi e Dumnezeu, aicia și departe,
Și prea-Sfânta Maria a Mării noastre Mamă.
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape!...

V

Haideți și la plecare, din piepturi românești,
Să dăm un chiot aspru-ce și prin vremi străbate —
Să dea vuet prin veacuri, prin gânduri strămoșești!
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape!...

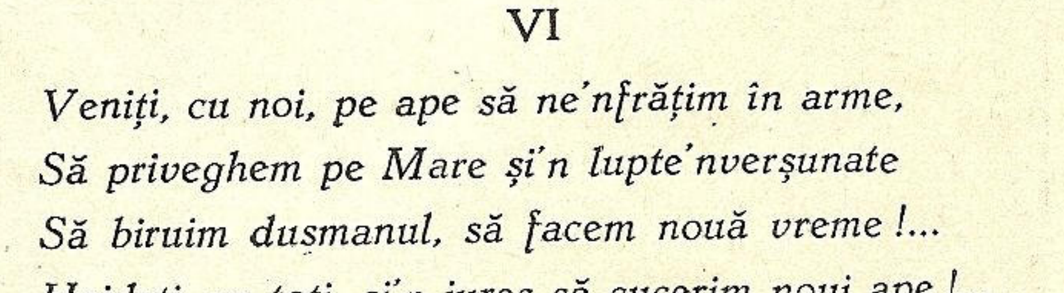
VI

Veniți, cu noi, pe ape să ne'nfrățim în arme,
Să priveghem pe Mare și'n lupte'nverșunate
Să biruim dușmanul, să facem nouă vreme!...
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape!...

VII

Căliți de aspre vremuri, de ploi, de vânt și soare,
Haideți, cu toți, din munți, porniți, din mii de sate,
Spre alte zări albastre, pe-aceiaș Neagră Mare,
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape!....

Caporal radiotelegrafist VASILE OPROVICI
din Marina Regală



Requiem

pentru N. M. S. „Lepri".

Ridic această rugă gravă:
Ecou de clopot peste undă,
Quart sfânt de veghea-afundă,
Ingenunchiere la epavă...

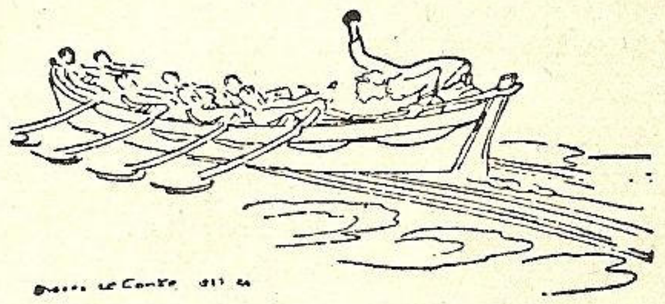
Era și leagăn și o casă
Mânată veșnic către larg,
Purta stindardul la catarg,
Emblema'n pieptu-i de chiurasă.

Noi, marinarii, arși de soare,
Trăind alături de azur,
Rotiam din gabie — vultur —
Un dor atotstăpân pe mare.

Noptateci cum zoriam la drum,
Muriau luminile în radă
Și-mprejmuiți de balustradă
Lăsam în urmă țărmi de fum.

Ecoul când zbucni în slavă
Pupa saltă sub o lumină:
Rănite-adânc de jar de mină,
Intrau în ape dor și navă!...

Cap. timonier DAN V. GH.



Marinarilor.

Fulger vi-i ochiul; pe'ntinsele zări,
Purtați vitejia în larguri,
Și navele aprig brăzdează cărări
Și-a patriei flamuri le poartă pe mări,
Înaltele voastre catarguri.

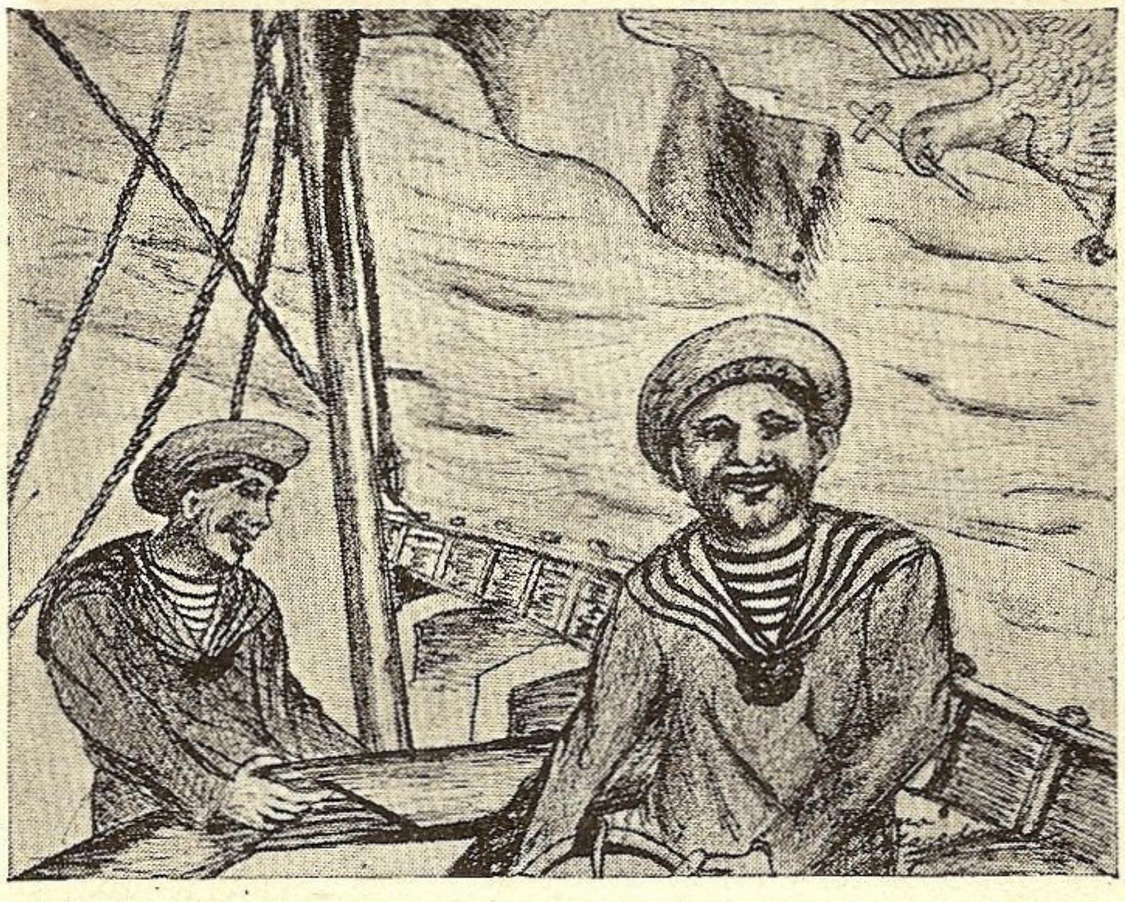
Hotarele străjă și apelor fraţi,
Granit românești lor maluri,
Cu sângele vostru curat le scăldați
Și țării salutul din urmă îl dați,
Pe coama'nspumatelor valuri.

Departe de țărmuri veghiați ne'ncetat
A patriei sfinte hotare.
Și dorul de luptă, de val legănat,
Vi-l stinge dușmanul de ură purtat
Și dus în adâncuri de mare.

Căci pentru isbânda războiului sfânt
Și-a crucii eternă slăvire,
Păgânilor marea le-o faceți mormânt,
Dar rugilor sfinte voi puneți cuvânt
Și pentru a lor ispășire!

Doinit de motoare și cântec de vânt
Pe falduri de ape cuvântă,
Credința în cruce, curajul ne'nfrânt,
Iubirea nestinsă de-al nostru pământ,
Vă duc la victoria sfântă...

VIRGIL POPOVICI



Răsar măreţi ostaşii lui Neptun...

Marinarii.

Cu vuet de zăgazuri prăbuşite,
Se sbate 'n larguri Pontul Euxin:
Cu bulgării de foc în ghiare crunte,
Din Schitia, vrăjmaşe pajuri vin.
De crănţănitul lor cutremurate,
Tăriile 'nnegrite se supun...
Dar iată-i, pe delfini de-argint, în zare,
Răsar măreţi ostaşii lui Neptun,..

Ei surpă munţi de valuri spumegate,
Şi trec peste prăpăstii de noian,
Şi plasa lor din fulgere 'mpletită
O 'ntind în calea roiului duşman.
Ca mormoloci în sita 'nfierbântată
Se zbat dihanii hâde şi plesnesc,
Puroi aprins din înţepate bube,
Văpăile din burta lor ţâşnesc.

Se prăbuşesc, de moarte săgetate,
In undele cu clocot vorbitor, —
La Tomis, umbra dulcelui Ovidiu
S'a'mpodobit cu nimb strălucitor.
In iambi răsunători pe Eol chiamă,
S'aline spasmu'ntărâtatei mări,
Spre ţărmuri depărtate luptătorii
Să treacă pe delfinii lor călări.

Şi blândul zeu, suflând ca peste-o rană
Adoarme greul zbucium de talaz,
Şi drum pentru vitejii depe ape
Deschide către vechiul Caucaz.
Acolo unde-a poposit Odessos,
Acolo este cuib de ucigaşi,
Acolo, cu-a dreptăţei lovitură,
Indreaptă pe-ai luminei dragi ostaşi.

Şi iată-i cum reped aprinsul vifor,
Ce varsă flacără din mii de guri,
Se clatină din temelii pământul
Şi stâncile se rup la'ncheeturi.
Ca frântă creangă se desprinde malul
Sub grindina de foc şi de oţel,
Şi fierbe în clăbuc de lavă Pontul,
Când valul şi-l întinde peste el.

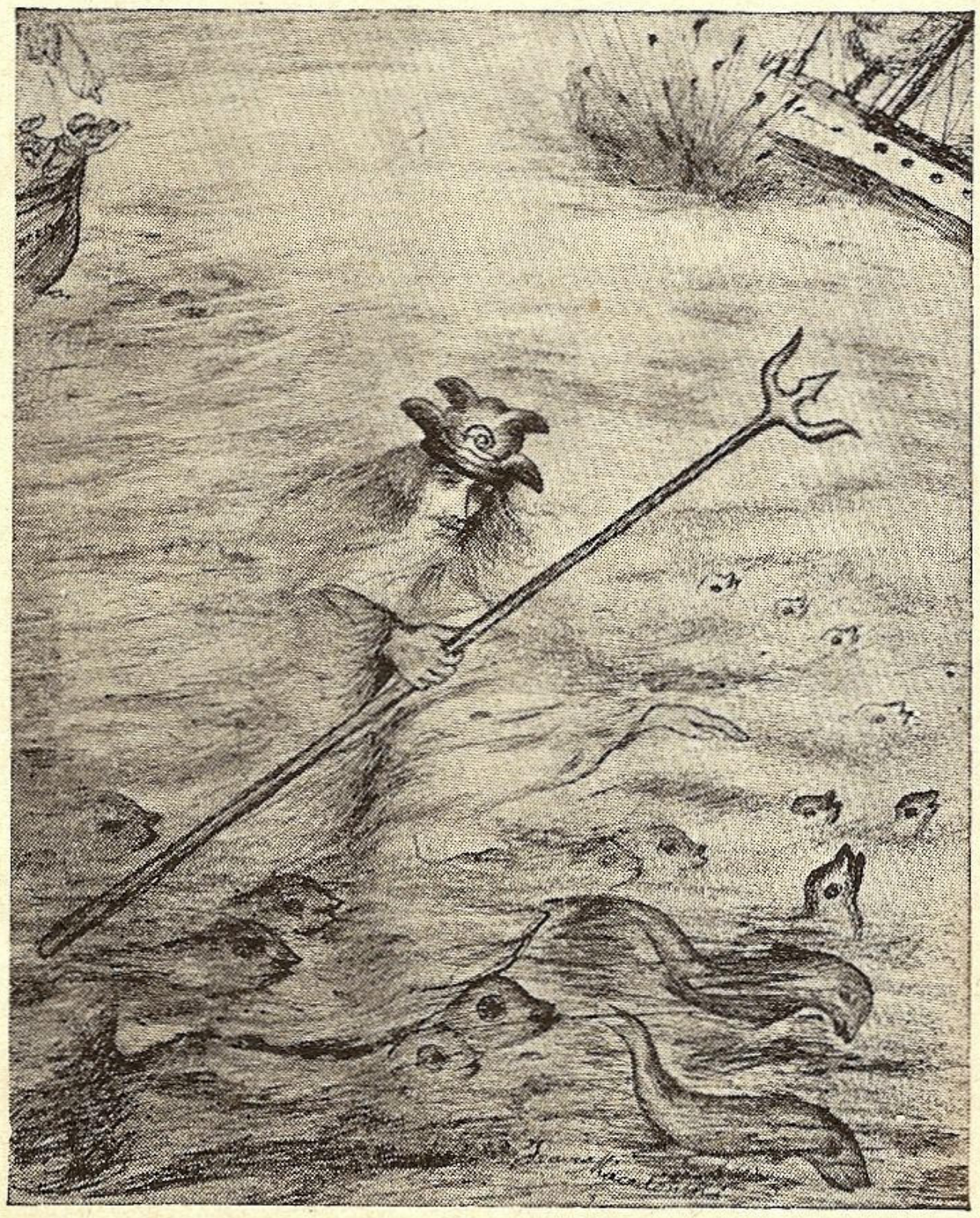
Cu àripi uriaşe, uraganul
Dărâmă, sfarmă, spulberă stropşind,
Ca păcura din Tartar, după dânsul
Năbuşitorii nouri se întind,
Selene a pălit de vălvătaia
Ce'ncinge Troia noului păcat,
Trosnesc nelegiuiţii stâlpi ai groazei
Şi-altarul pentru crimă ridicat.

Aruncă scut şi arme de pe dânşii
Şi fug nebuni nevolnicii mişei,
Căci fulgerul nepoţilor lui Marte
Al morţei junghiu coboară peste ei...
C'an ziua, când Apollo, peste haos,
S'a înnălţat pe-al cerului senin,
Cuceritorul cânt al biruinţei
Răsună peste Pontul Euxin...

Povestea bărbăţiei răzbunate
Naiadele stihiilor o spun,
Işi reazimă de stânca lui Achile
Tridintele puternicul Neptun.
— Ce-i ramătul ce pacea'mi înfioară?
Ce-i liota ce vine spre tartar,
De-a'nnebunit pe Charon cu-al ei urlet?
Şi cine-s cei cari o'nspăimântă iar?

— Părinte bun, o biciuesc hopliţii
Din Marte şi din Rhea odrăsliţi,
Apărătorii'mpărăţiei tale
Cu-adâncurile-albastre logodiţi!
Binecuvântată'ntr'ânşii bărbăţia,
Intinde peste ei a tale mâni,
Şi dă-le a Victoriei coroană:
Sunt oastea ta de marinari români!...

I. U. SORICU



Işi reazimă de stânca lui Achile
Tridentele puternicul Neptun...

URSOAICA „MAȘCA"

Traducere și prelucrare după **M. O. von Kube.** ● de **C. A. Delatyras** și **Scarlat Preajbă**

I.

Comandantul vaporului „Steaua" puse deoparte scrisoarea ce citise ; căzu pe gânduri ; apoi începu să ciocănească nervos, cu degetele, pe suprafața lăcuită a biroului.

— *Văd că nu-i nimic altceva de făcut,* — răsuflă în sfârșit.

Soldatul ordonanță, care intrase, după ce fusese chemat, — un marinar frumos, împodobit cu un cercel de argint în urechia stângă — înmărmurise în poziția de așteptare, la ușa cabinetului comandantului.

— *Să vină secundu'....*

După ce acesta sosi, comandantul îl invită :

— *Te rog ia loc, Pavel Petrovici. Avem o tărășenie foarte grea și neplăcută, în acelaș timp.*

— *Ce este, domnule comandant? ce poate să fie? oare, furnizorii nu pot aduce cărbunii angajați? sau reparația velbotului nu este încă terminată?* — încercă să ghicească secundul.

— *Nu ; e altceva la mijloc. Cărbunii îi primim regulat, însă sunt de calitate proastă. Velbotul este gata și va putea fi recepționat mâine dimineață. Dar, mai bine citește și vezi ce stă scris aici* — și comandantul întinse secundului, corespondența scrisă pe o coală de hârtie groasă, format ministerial.

Pe măsură ce citea, sprîncenele secundului se înălțau tot mai sus, până ajunseră la mijlocul frunții, apoi iar se lăsară în jos, dând figurii o îngrijorare tragică :

— *Dar asta este ori o farsă, ori o glumă... Să îmbarcăm pe vapor, un urs viu? Asta e culmea! Oare „Steaua" noastră este o menajerie plutitoare?*

— *Nu e nici glumă, nu e nici farsă* — spuse comandantul — *ceeace e mai grav, este că nu se poate refuza. Excelența Sa domnul guvernator mi-a vorbit de mult despre această chestiune, dar eu am tot crezut că dânsul o va uita. Acum, corespondența asta pune, din nou, chestiunea pe tapet. Toate argumentele încercate sunt respinse dinainte. Ursul, sau, mai bine zis, ursoaica, — fiindcă viitorul „pasager" este o ființă ce ține de sexul slab — a fost luată dela mamă-sa, omorâtă la o vânătoare, la vârsta de două luni și alăptată de o cățea de vânătoare ; este complet domesticită.*

Comandantul, mișcându-se agitat în lungul cabinetului său, reluă :

— *Așa asigură Excelența Sa. Cum îl pot eu refuza pe guvernator, care ne-a primit așa de bine! Cu atât mai mult cu cât această ursoaică este destinată să fie dăruită Majestății Sale.*

Comandantul deschise brațele spre tavan, apoi își plesni picioarele cu palmele, — în semn că enervarea îl stăpânise.

Secundul, înlemnit, tăcu. In fața ochilor săi se și desfășură un tablou reprezentând alba și feciorelnica, atât de curata, punte a vasului, murdărită de „această bestie" grosolană.

După o pauză lungă, comandantul vorbi :

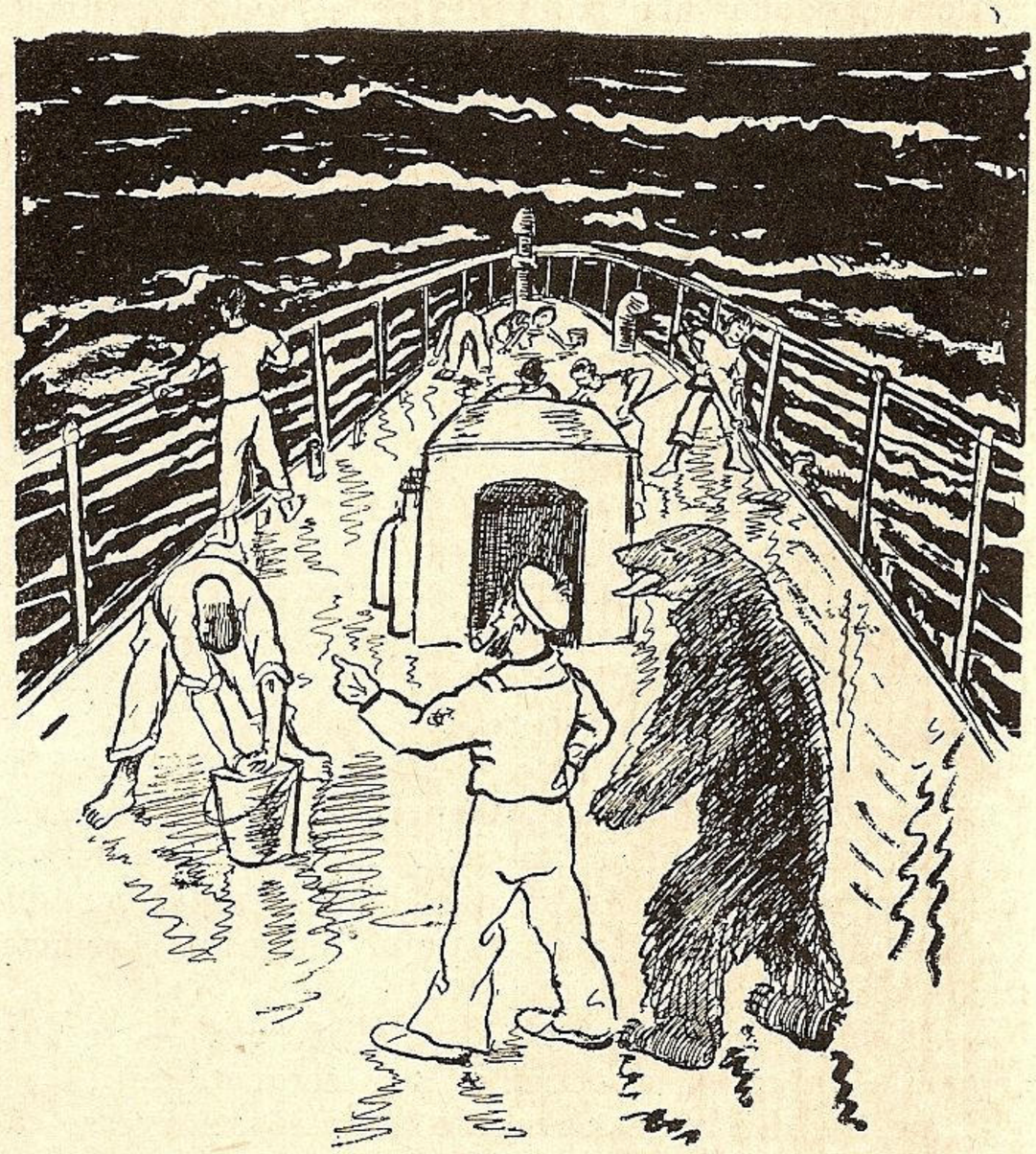
— *N'avem încotro, suntem nevoiți să ne supunem, Pavel Petrovici. Azi, mă voi duce la guvernator, în vizită de plecare, și-i voi raporta că, mâine de dimineață, putem primi pe scumpa-i „musafiră" și „pasageră"... Pregătește macaraua pentru ridicarea ei și trece în lista de echipaj pe ursoaica „Mașca".*

Cuvintele comandantului fură colorate cu o amară ironie.

— *Cum ordonați, așa vom executa,* — spuse, nemulțumit și enervat, secundul, mototolindu-și șapca, care nu avea nici-o vină. *Vom avea de furcă cu blestemata de „pasageră".*

Eșind pe punte, secundul vorbi mult cu nostromul Nichita, care era un om strașnic de zelos păzitor al curățeniei și strălucirii vasului, mult îndrăgit.

In timpul acesta, comandantul își încheia, în năduşeli,



La doi pași, Mașca urmărește pe șeful de echipaj dela deșteptare până la culcare.

gulerul înalt al mundirului de paradă, îmbrăcat special cu prilejul vizitei de plecare la guvernatorul acestei îndepărtate provincii.

II.

Timpul trecea repede.

De mult rămăsese în urmă Marea Chinei, cu furtunile ei înșelătoare și Oceanul Indian cu acel curent permanent, răcoros, al vântului musson. Trecuse și înfierbântata Mare Roșie, iar etrava ascuțită a frumosului vas „Steaua", taie valurile albastre, legănătoare, ale Mării Mediterane.

Din spre prova, apar piscurile insulei Creta, apoi dispar la orizont, înnecându-se în albastrul cerului, iar din spre prova se ridică, în zarea fumurie, silueta Cicladelor.

Dimineața se începe toaleta vasului cu cascade de apă, ce sunt asvârlite peste punte, cu care se spală ultimele grăunțe de nisip rămase dela frecare. Deasupra cascadelor de apă aruncate de pompe, joacă, în aerul proaspăt al dimineții, curcubee în miniatură. Se simte mi-

rosul vopselei şi al lemnului de brad bine spălat.

Nenumărate perechi de rândunici, plecate dela locuinţele lor de iarnă, din Africa, se găsesc acum ca pasageri, fără plată, pe catargele înalte ; sar dintr'un loc într'altul, pe tachelajul întins şi urmăresc, cu ochişorii lor inteligenţi, mişcările marinarilor de pe punte.

Bătrânul nostrom Nichita, înfipt pe picioarele-i desculţe, pe punte, cu fluerul de argint în colţul gurii, supraveghează curăţenia de pe vas.

La doi paşi de bătrânul marinar, Maşca îl urmăreşte, tot timpul, dela deşteptare şi până seara la culcare.

III.

La plecare, după ce salutase, cu strigăte jalnice, Taiga, patria ei, *Maşca* se obişnuise repede, cu noua viaţă pe vas, unde îşi avea culcuşul ei, la locul anume destinat, la prova şi unde se simţea ca la ea acasă şi începu să ia parte, conştiincios, la serviciul primului cart. Puse pe loc, cu două labe zdravene, pe cele două maimuţe cari se aflau pe vas. Echipajul simpatiza cu ursoaica ; însuşi nostromul Nichita zâmbea cu mândrie, întorcându-şi capul, când şi când, spre animalul feroce, care mergea liniştit, în urma lui ; dela bufetul popotei ofiţerilor, i se aducea, dinainte rezervate, dulciurile preferate ; până şi faţa severă de mucenic a preotului Varsonofie se ilumina de un zâmbet binevoitor, când Maşca, cu zumzet încet, îşi răzima, pe genunchii lui, enormul ei cap.

Dar *Maşca* merse mai departe. Secundul, care la început era gata s'o primească între baionete, cu neîncredere şi teamă, pentru păstrarea curăţeniei depe punte, după câteva zile şi-a schimbat părerea şi a văzut că a fost neîntemeiată şi pe măsura cunoaşterii mai bine şi mai apropiate, a felului de comportare a ei, dobândi un sentiment de satisfacţie care culmină printr'o cu totul altă părere, opusă decât aceia pe care o avusese, faţă de temperamentul neliniştit şi zburdalnic al celor două maimuţe. In sfârşit stăruinţa şi munca ce depunea Maşca, în timpul manevrelor de pe vas, învinse inima secundului, — un holtei, care n'avea altă dragoste, pe lume, decât vasul său.

— *Echipaj pe punte ! A întinde pânzele,* — se auzi comanda, în cor, a nostromilor şi a sergenţilor.

Şi pe loc, din toate încăperile încep să se reverse cămăşile albe, iar corpurile svelte ale marinarilor, împingându-se unele spre altele, se silesc să se strecoare aşa ca să nu se atingă de lanţul fluerului nostromului Nichita, lanţ care ţinea locul knutului desfiinţat, intrând fatal, în acţiune, prin a fi aplicat la partea dorsală a celor întârziaţi la executarea comenzii.

Pe sarturile din dreapta catargului mare, alături cu marinari, gata să se repeadă sus pe catarg, stă Maşca, punându-şi labele pe prima treaptă a sarturilor şi urmărind, cu ochii-i mici şi deştepţi, mişcările ofiţerului, care se plimba pe puntea de comandă.

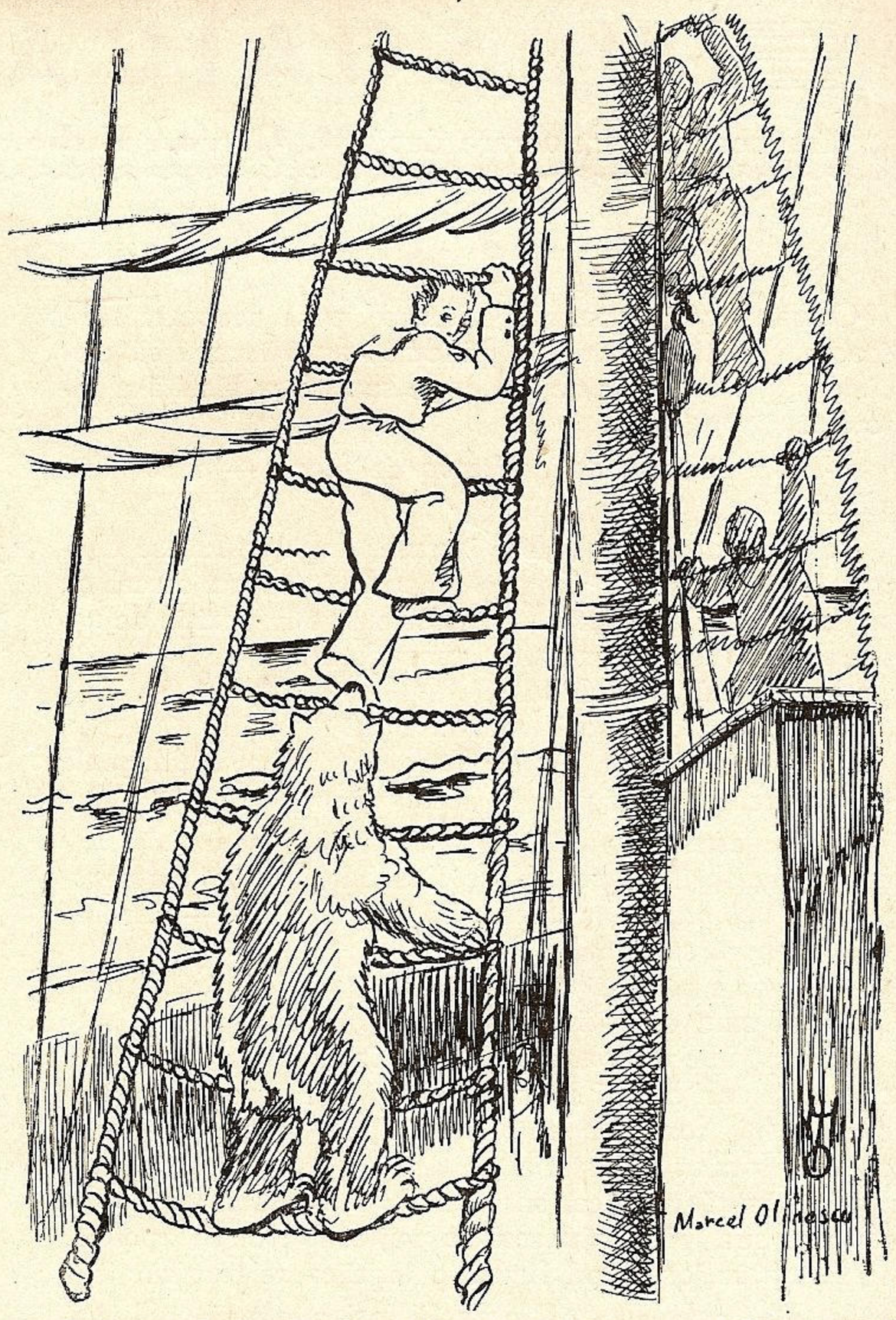
— *Sus la gabie şi crucetă !*

Picioarele desculţe ale marinarilor urcă repede pe sarturi sus, şi mai sus, se văd formele albe omeneşti.

— *Fulinov, „Pălărie de paie", „panama mexicană", mai repede.... Chiar şi Maşca va fi înaintea ta la gabie,* — se auzi glasul gutural şi nemulţumit al secundului.

Şi Fulinov, tătar din Kazan, cel mai bun soldat-ordonanţă, din care însă nu se putea forma un marinar destoinic, — plin de sudoare, se urca sus, şi simţi cum, pe picioarele lui goale se înfipse, umed şi rece, nasul ursoaicei, care-l îndemna straşnic la urcare şi-l întrecea chiar.

Tătarul greoi nu înţelese deloc expresiunile înflorite



Fulinov simţi cum pe picioarele lui goale, se înfipse nasul ursoaicei...

ale secundului ; în mintea lui primitivă, cuvintele „panama mexicană" alcătuiesc cea mai teribilă şi usturătoare ocară şi sentinţă de condamnare.

Acum, dela vârful catargului şi până aproape de apă, vasul s'a îmbrăcat cu pânze. Ca nişte aripi largi şi albe, se'ntind velele patrate.

—*Desfăşuraţi gabierii,* — s'auzi comanda.

Secundul urmăreşte limba secundarului dela ceas şi pe faţă i se citeşte un zâmbet de mulţumire. Pânzele au fost întinse numai în 2 minute şi 16 secunde. Până la comanda „liber dela postul de manevră" nu trec nici 2 minute şi 30 secunde. Record. Manevrându-se aşa, vasul poate bate pe englezi în Gibraltar.

Un strigăt ascuţit se auzi, deodată, de sus, întrerupând plăcutele gânduri ale secundului.

Intre catargul mare şi artimon se văzu, deodată, căzând vertiginos un mototol alb, drept pe pânzele întinse, apoi, împins, se rostogoleşte pe punte.

— *Targa.... doctorul...* — strigă cu vocea stinsă secundul, scoborând repede dela puntea de comandă.

In urma lui, doctorul, care fusese pe punte, se grăbi să scoată targa din cabina sanitară dela prova.

Mototolul alb, trecând în lungul velei-strai, căzu ca un pachet, înfăşurat în sac, pe frânghiile îngrămădite în colacii de pe punte.

— *Cine este ?* — întrebă secundul, împingând pe marinarii strânşi împrejurul celui căzut.

— *Fulinov, domnule căpitan, a căzut dela gabie,* — răspunseră, în cor, câteva voci.

— *S'a lovit mortal?* — întrebă un marinar tânăr blond.

— *Desigur,* — răspunse grav un marinar bătrân, — *tocmai dela gabie pe punte!*

— *Faceţi loc, băeţi. Daţi-vă la o parte că vine domnu' doctor.*

Doctorul îngenunchie, apoi, cu mişcări repezi şi sigure, cercetă corpul nemişcat al lui Fulinov.

— *Ciudat... nu se poate...* — spuse doctorul punând urechia la pieptul celui căzut.

— *Lipcenco, adu amoniac. Băeţi, lăsaţi drumul liber.*

Lipcenco, — subchirurgul — aduse o sticluţă, pe care o înmână doctorului.

Capetele tutulor marinarilor se îndreptară spre faţa palidă. Doctorul desfăcu sticluţa şi o aşeză sub nasul suferindului. Deodată, cel crezut mort, făcu o mişcare de tresărire, apoi strănută sgomotos. Marinarii scoaseră un strigăt de bucurie.

— *Cum te simţi băete,* — întrebă doctorul, — *bine?*

Şi-l examină din nou.

Apoi ochii celui întins pe jos se'ntredeschid şi cu priviri întrebătoare, pline de uimire şi în semiconştienţă, Fulinov trecu în revistă toate figurile îngrămădite împrejuru-i.

— *Ce păţişi camarade?* — întrebă, aplecându-se, cu grije, secundul.

In ochii tătarului sclipi o scânteie de conştienţă.

— *Panama", domnule căpitan. Iacă m'am grăbit şi gata* — *jos.* Privirea lui se învioră, căci, între doi marinari, se ivi capul ascuţit al ursoaicei. *Dar domnule căpitan, să ştiţi că am coborît înaintea lui Maşca de pe catarg,* — spuse cu emoţie Fulinov, — apoi, făcând o sforţare stângace, căzu greu pe punte.

— *Şi-a pierdut conştiinţa,* — răspunse doctorul, văzând privirea speriată a secundului; — *a avut un şoc puternic. După două ceasuri de somn, trece totul. A avut noroc tătarul. Nu are nici-o fractură...*

IV.

— *Domnule locotenent, amiralul englez merge la mal,* — aşa anunţă timonierul pe ofiţerul de cart.

Pe vas linişte. Comandantul plecase la mal într'o vizită oficială. Secundul căpătase o malarie şi sta de trei zile în cabină. Echipajul se ocupa cu cârpirea hainelor şi cu spălatul albiturilor; la mandar erau întinse rânduri de pantaloni şi rufe spălate.

Locotenentul, trezit, deodată, din gândurile în cari se afla, îndreptate la familia lui îndepărtată, îşi întrerupse plimbarea pe punte, se opri şi privi prin ochean.

— *De unde ştii asta, băete? Pe „Casiopea" totul este liniştit.*

— *Am observat eu, totdeauna, domnule locotenent, că nu le place să cureţe arama pe velbot, decât numai atunci când amiralul sau comandantul pleacă. Acuma, de 10 minute, curăţă barca şi nostromul lor strigă la ei de pe punte.*

Marinarul, şiret, nu greşise.

Contr'amiralul englez, începuse să urască, cu toată puterea, vasul „Steaua" care, cu o obişnuită regularitate, întrecea escadra lui, în toate manevrele, cu unul sau două minute.

I se prezenta un bun prilej de a face de ruşine pe „ruşii barbari", sau „urşii sălbateci", cum îi socotea el, în gând.

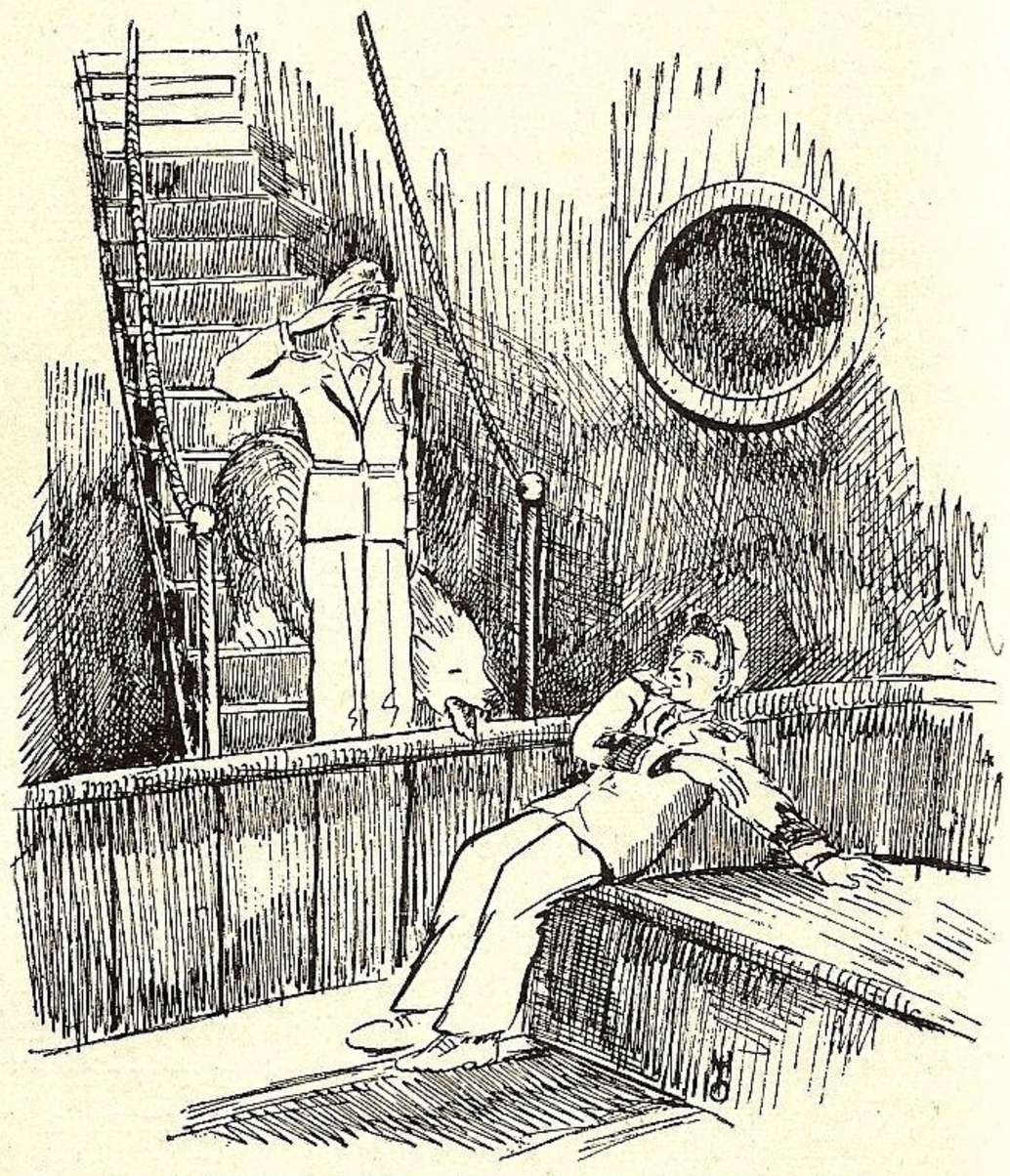
Ofiţerul-adjutant îi raportă că comandantul rus plecase la mal şi, ca atare amiralul hotărî să facă imediat o vizită, gustând dinainte plăcerea de a vedea faţa turburată a secundului, care va fi nevoit să primească pe amiral pe puntea încărcată cu rufe şi uniforme ce erau agăţate la mandar, întinse la soare, şi fără putinţă, din această pricină, să-l primească şi să-l conducă cu ritualul şi salutul tradiţional marinăresc.

Şi amiralul, satisfăcut, se plimba în cabinetul lui, până când ofiţerul-adjutant fugise de 10 ori, sus, ca să pregătească mai repede velbotul.

In acelaş timp, pe „Steaua", nostromul Nichita spunea locotenentului de cart:

— *Am înţeles, domnule locotenent, fără sgomot, cu oamenii de cart.... Nu vă deranjaţi şi nu aveţi nici-o grije. Intr'o secundă totul va fi gata. Când veţi da comanda, va fi totul pus în regulă.*

„Englezul" s'a gândit să facă de ruşine vasul nostru", şuşotea, pe sub mustăţi, nostromul Nichita, scoborând de pe puntea de comandă.



Amiralul îşi retrase brusc mâna...

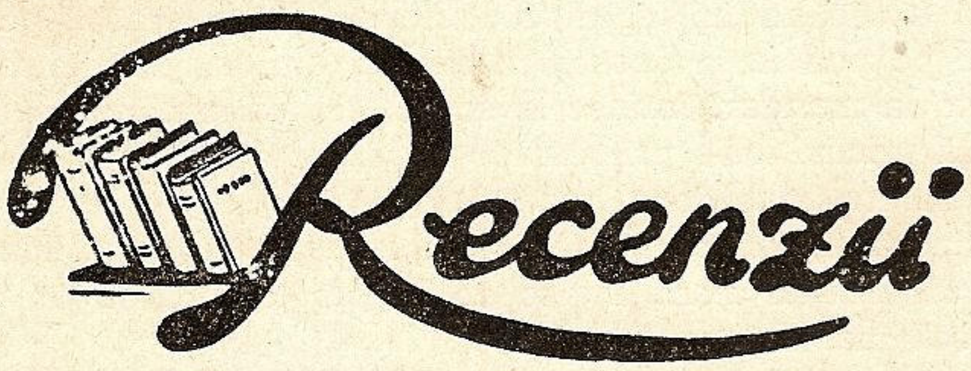
Dela prova navei „Casiopea" apăru, deodată, velbotul, care mergea cu toată viteza, purtând ghidonul contr'amiralului, care fâlfâia uşor. Barca taie oglinda apelor golfului liniştit şi pune capul direct spre scara din tribord a navei „Steaua". Pe acest vas domneşte liniştea Au mai rămas numai două-trei sute de metri. Amiralul este în culmea satisfacţiei.

Deodată, pe „Steaua", se auzi o comandă şi un fluerat. Când ajunse la scară, amiralul englez îşi şterse ochii Nu... nu era nici-o greşală. Toată rufăria, întinsă pe fringhii, dispăruse ca prin minune, parcă nici n'ar fi fost.

Pe ultima treaptă a scării, ofiţerul de serviciu pe bord, echipat impecabil, în haine albe, salută şi dă raportul amiralului, adăogând că comandantul este plecat într'o vizită oficială, iar secundul e bolnav şi nu poate întâmpina pe Excelenţa Sa. Amiralul ascultă ce i se raportase, oarecum distrat; îşi muşcă buzele de ciudă, crescândă, din pricină că, cu toată atitudinea corectă şi plină de respect a ofiţerului, ce are în faţa sa, totuşi, în ochii verzi ai locotenentului joacă scânteile unei ironii voioase.

In clipa următoare, deodată, amiralul îşi retrase brusc mâna pusă, în timpul convorbirii, pe balustrada scării.

(Continuare în pag. 264)



Dunărea românească, cale de navigaţie între Europa centrală şi ţările Orientului.

— Declaraţiile d-lui ministru C. Buşilă —

D. ing. Const. Buşilă, ministrul lucrărilor publice şi al comunicaţiilor, a făcut următoarele expuneri în cadrul conferinţelor săptămânale cu reprezentanţii presei din Capitală :

Căile de comunicaţie pe apă şi porturile îndeplinesc un mare rol în evoluţia economică a ţării, şi o atenţiune deosebită trebue acordată tuturor problemelor în legătură.

Ne vom ocupa azi, numai de Dunărea românească, cale de navigaţie între Europa centrală şi România, rămânând ca cu altă ocazie să vorbim despre căile navigabile interioare şi de căile artificiale, caşi despre porturile maritime, fluviale şi interioare.

Ca navigaţiune interioară avem cursul Dunării pe porţiunea ce udă unul din ţărmurile ţării noastre, sau trece între maluri româneşti.

Dunărea este cel mai mare fluviu care leagă Europa occidentală şi centrală cu ţările din orientul continentului şi care duce la mare pentru legăturile mai departe, cu ţările din orientul apropiat sau îndepărtat. Dunărea este o cale naturală de navigaţie pe cea mai mare parte a porţiunii sale, înainte de a intra în ţara noastră ; pe acest parcurs sunt efectuate lucrări de regulare şi amenajări, pentru a asigura o cât mai bună navigaţie. In amonte, au fost executate canaluri, sau sunt în curs de executare, pentru a lega această arteră importantă de navigaţie cu Rinul şi cu alte cursuri de apă ; prin calea Dunării ni se deschide legătura între ţara noastră şi ţările din occidentul şi mijlocul Europei, pentru a asigura un important schimb de mărfuri ; şi prin acest fluviu se deschide calea unui tranzit prin România.

Cele două aspecte ale navigaţiei.

Pe teritoriul românesc, Dunărea prezintă două aspecte din punct de vedere al navigaţiei : unul fluvial, dela frontiera noastră până la Brăila, şi altul maritim, dela Brăila până la ieşirea în Mare. Prin caracterul său internaţional, regimul Dunării este supus clauzelor unor convenţii şi reglementări între statele riverane, sau interesate în navigaţia pe acest fluviu, şi acest regim este diferit şi supus la organizaţiuni internaţionale diferite. Pe teritoriul nostru, porţiunea dela „Porţile de Fer" este supusă unui regim, iar porţiunea dela Dunăre până la Mare a fost supusă Comisiunii europene a Dunării a cărei rol este luat de câţiva ani încoace, de o organizaţie românească, având în o Comisiune internaţională, numai un rol consultativ. Pe restul porţiunii româneşti, fluviul se găseşte sub grija organelor româneşti, cu respectarea convenţiilor internaţionale în ceeace priveşte asigurarea şi efectuarea navigaţiei.

Pe porţiunea românească, lucrări importante au fost făcute pentru semnalizarea şi menţinerea adâncimii pe şenalul navigabil, încă de mulţi ani şi lucrările făcute în trecut, pe când alte fluvii se lucra mai puţin în această direcţiune, au format admiraţia tuturor acelora ce aveau de folosit calea navigabilă a Dunării. Regimul Dunării necesită o activitate tehnică continuă şi sunt foarte multe lucrări de făcut, pentruca navigaţia să se poată face în cele mai bune condiţiuni, în orice perioadă a anului, pentruca malurile să fie fixate şi proteguite, pentru a evita inundaţii ce se produc foarte des în multe părţi ale fluviului, pentru a se putea pune în valoare însemnate terenuri de cultură, azi încă neutralizabile, şi pentru a întrebuinţa apa Dunării şi pentru alte folosinţe economice : alimentări, irigaţii, forţă motrice, etc. Astfel privită chestiunea, Dunărea prezintă o perspectivă de importante lucrări de executat, timp îndelungat, pe baza unui program ce va trebui stabilit.

Porţile de Fier şi ieşirea la Mare.

Două porţiuni grele pentru navigaţie prezintă Dunărea pe porţiunea ce trece prin ţara noastră : „Porţile de Fier" şi „Eşirea la Mare".

Cu toate lucrările făcute de către Ungaria, în baza unei convenţii internaţionale, „Porţile de Fier" constitue încă un obstacol pentru navigaţie, din cauza stâncilor la mică adâncime, mai ales la apele scăzute, şi din cauza marelui curent care îngreunează navigaţia, mai ales la navigaţia în susul cursului. Lucrări importante vor fi necesare pe aceste porţiuni şi unele studii sunt chiar făcute, dar trebuesc completate şi aduse în stadiul unor realizări. Prin lucrările necesare pe aceste porţiuni, va trebui să se asigure o navigaţie mai uşoară, şi pe tot timpul cât navigaţia este deschisă şi va trebui să se folosească importanta forţă a apei ce trece prin acele strâmtori pentru a creea acea mare uzină hidraulică, care va putea să alimenteze cu energie multe din trebuinţele ţării noastre şi chiar a unora din ţările învecinate. Rezolvarea chestiunii „Porţilor de Fer,,. constitue o foarte importantă problemă technică şi financiară, în strânsă legătură cu problemă de ordin politic, rezolvarea ei nu trebue a se face fără România, care are aşa de mari interese, atât din punct de vedere al asigurării navigaţiei, pe cursul Dunării pentru interesele sale economice şi pentru tranzit, cât şi pentru a putea folosi cantităţile de energie ce azi se pierd pe cursul acestei ape ce curg pe o lungă distanţă lângă malul românesc.

A doua porţiune grea o constitue eşirea la mare. De multă vreme problema a fost pusă prin interesul ce ţările occidentale aveau pentru o navigaţie uşoară, cu scopul de a-şi plasa produsele lor industriale în această regiune orientală a Europei, dar mai ales, pentru a scurge produsele agricole ale României şi altor regiuni din şesul Dunării. După războiul Crimeii, prin tratatul dela 1857, s'a fixat un regim internaţional, cu scopul de

---

Simţise o atingere rece a degetelor... Amiralul întoarce capul şi vede ceeace nu se aştepta... Se opreşte brusc pe loc ; apoi se dă imediat înapoi... Faţa i se schimbă unei bestii, care-şi arăta colţii dinţilor albi şi ascuţiţi şi limba roşie, într'o gură groaznică — de moarte.

— *Inainte ! Toată viteza !* — se auzi deodată. Velbotul porneşte brusc din loc. Amiralul căzu pe perna fotoliului, dela pupa, şi-şi impune să-şi învingă tremurul nervos de care e stăpânit.

Iar din tunurile vasului „Steaua", apare fumul gros, din care colcăe limbi roşi-gălbui de foc, care se topesc şi se pierd în aerul liniştit al dimineţii. Nava îşi împlinise salutul reglementar faţă de amiral.

(va urma)

a face lucrările necesare şi a asigura navigaţia maritimă dela porţiunea Dunării de Jos, Brăila şi Galaţi, în marea liberă. Nu este acum locul de a insista asupra consideraţiunilor politice ce au dictat această soluţiune, şi de modul cum problema politică a evoluat până acum, când din nou România a intrat în posesiunea întregii delte cu braţele de scurgere a Dunării în mare ; şi nici nu voim a discuta acum soluţiunile admise şi lucrările foarte costisitoare făcute pentru a asigura, mai mult sau mai puţin, navigaţia pe acea porţiune, care, în anumite timpuri, este foarte stânjenită. Ţinem încă a reaminti că soluţiunea amenajării braţului Sulina a fost adoptată ca o soluţie provizorie, care ar fi trebuit să subziste până la amenajarea definitivă şi eşirea la mare, prin braţul Sfântul Gheorghe. Lucrări de amenajare s'au făcut şi lucrări de întreţinere a canalului navigabil, pentru a menţine libera eşire la mare, se fac în mod continuu, pentru a învinge cauzele naturale de înnisipire, prin materialul adus de Dunăre, care formează „bara dela Sulina", sub influenţa curenţilor maritimi, puţini favorabili în acea regiune. S'au cheltuit sume mari din taxele încasate de pe urma exportului produselor româneşti şi a produselor străine importate. Menţinerea aceste ieşiri la mare se menţine cu greutăţi din ce în ce mai mari ; studii s'au făcut şi se fac ; adoptarea şi executarea unei soluţii definitive de eşire sigură în orice împrejurări, trebueşte adoptată şi realizată cât mai curând. Prin Direcţiunea Specială ce a fost creiată pentru această porţiune a Dunării, chestiunea se urmăreşte azi de ţara românească şi o soluţie românească trebue a fi cât mai curând realizată, pentru a asigura navigaţia pe Dunărea românească, această arteră de mare interes economic, pentru legarea Europei centrale cu regiunile orientului.

Ocupându-se de menţinerea navigaţiei pe Dunăre, nu trebue a trece cu vederea limitarea duratei de navigaţie liberă pe acest fluviu din cauza celor câteva luni pe an, când fluviul îngheaţă ; o navigaţie pe întregul curs al fluviului nu este posibilă în timpul îngheţului şi mai ales în perioada de scurgere a sloiurilor. Prin folosirea sparg-gheţurilor şi amenajarea unor anumite adăposturi de degajare a vaselor, se pot aduce ameliorări însemnate şi aceasta este necesar, mai ales pe porţiunea maritimă a fluviului. Ceeace s'a făcut în această direcţiune, reprezintă puţin faţă cu ceeace va trebui realizat în viitor.

(Argus)

Navigaţia interioară. Regularea cursului apei. Creiarea de canale

In cadrul conferinţelor săptămânale cu reprezentanţii presei, d. ing. C. Buşilă, ministrul lucrărilor publice şi al comunicaţiilor, a făcut următoarea expunere, cu privire la navigaţia interioară :

Nu am avut până acum navigaţie interioară, căci râurile noastre, ce ar putea servi în acest scop, au fost complet neglijate ; nici un fel de lucrări nu s'au făcut pe ele. In trecutul ţării noastre se găsesc câteva încercări de a face navigaţia pe Olt şi pe Siret, la anumite timpuri ale anului, iar oarecare navigaţie mai regulată, cel puţin în anumite anotimpuri, se face pe cursul natural al Prutului şi pe Bega care este singurul nostru râu canalizat în vederea navigaţiei.

Or, navigaţia interioară este de o mare importanţă pentru desvoltarea economică a ţării ; căile de navigaţie asigură transportul mărfurilor în condiţiuni avantajoase, completând rolul economic al căilor ferate şi a şoselelor. Ţările şi regiunile, cari posedă căi de navigaţie, alături de drumurile de fier şi de şosele, cunosc o propăşire economică necunoscută acelor regiuni lipsite de căi de comunicaţii. Pentru ţara noastră cu producţiuni de materiale de massă, căile de navigaţie ar fi putut să ne fie de mare folos, în anumite anotimpuri şi condiţiunile economice ale ţării s'ar fi îmbunătăţit foarte mult.

Regularea cursurilor apelor

Dar ceea ce nu s'a făcut va trebui făcut ; râurile noastre vor trebui regulate pentru a servi la navigaţie, cel puţin pe acele porţiuni cari se prezintă în condiţiuni favorabile. Vor trebui începute aceste lucrări pe baza unui program şi va trebui urmărită realizarea acestui program în vederea asigurării unui viitor spre o propăşire economică a ţării.

Lucrările necesare a fi executate pe cursurile noastre de apă nu vor servi numai pentru asigurarea căilor interioare de navigaţie ; regularea râurilor noastre este necesară pentru a le ameliora regimul, a le îndrepta şi limita albiile lor de scurgere, şi a le fixa malurile, evitând surpările ; pentru a pune la dispoziţia agriculturei însemnate suprafeţe de cultură azi expuse la inundaţii ; pentru a contribui la îmbunătăţirea stării sanitare prin asanarea bălţilor şi mlaştinelor ce se formează, putându-se crea bazine sau lacuri folositoare pentru piscicultură ; pentru a putea alimenta localităţile riverane şi a iriga terenurile de cultură ; şi în unele cazuri pentru a pune în valoare puterea apei, ce curge pe cursurile repezi, prin crearea de uzini hidroelectrice cari să alimenteze cu energia necesară pentru lumină şi forţă motrice.

Regularea cursurilor de apă constitue o lucrare de mare interes economic, dar ea constitue şi o operă de civilizaţie a regiunilor prin cari acele cursuri de apă trec. Ca şi pentru celelalte căi de comunicaţie pe şine sau pe drumuri, civilizaţia şi bunul trai se desvoltă dealungul căilor de navigaţie, şi mai mult chiar decât căile de comunicaţii terestre, râurile navigabile desvoltă civilizaţia regiunilor, prin cari trec. Ne dăm uşor seama de acest rol civilizator al căilor de navigaţie, trecând prin regiunile străbătute de râurile noastre capricioase în primitivitatea lor şi amintindu-ne de regiunile râurilor regulate pentru navigaţie ce se văd în alte ţări .

Regularea râurilor noastre este o lucrare mare, de lungă durată şi costisitoare ; ea trebue abordată pe baza unui program care se va stabili pe studii dintre cari prea puţine sunt azi începute, dar cari vor trebui organizate şi urmărite cu oarecare intensitate. Vor trebui însă începute, făcute sacrificiile necesare pentru a se face aceste studii cari vor fi recompensate prin foloasele ce se vor realiza pe terenul economic şi de civilizare a ţării. Intârzierea de până acum în întocmirea studiilor şi a executării lucrărilor de regulare a râurilor noastre, nu constitue o scuză pentru trecut, dar nu va trebui să servească de exemplu pentru viitor.

Creiarea de canale artificiale

Dar pe lângă navigaţia pe cursurile naturale de apă, amenajate în acest scop prin lucrările de regulare, navigaţia interioară este completată prin reţelele de canale artificiale în acele regiuni de mare trafic comercial. Pentru ţara noastră executarea de canale artificiale pentru navigaţie nu prezintă, cel puţin pentru moment, aceeaşi importanţă ca pentru ţările mult mai desvoltate din punctul de vedere economic ; sperăm că necesitatea căilor artificiale de navigaţie se vor impune cât mai curând, pentru a asigura transporturile în regiunile lipsite de alte

căi de comunicaţie. Fără a realiza, în prea scurtă vreme, reţele de canale aşa cum alte ţări occidentale posedă, va fi şi la noi cazul de a se stabili anumite canale cari vor putea fi studiate din vreme, şi în multe cazuri în legătură cu studiile ce se fac pentru regularea cursurilor naturale de apă. Şi între primele canale de avut în vedere sunt acele pentru cari oarecari studii sunt făcute şi cari ar deservi aglomeraţii importante consumatoare şi producătoare de produse.

Trebuie începută activitatea pentru ca în viitor ţara românească să cunoască bunele servicii pe cari economia ţării şi întreaga viaţă, le poate obţine de pe urma apelor ce posedăm ; şi să fie cu totul înlăturate relele efecte şi dezastrele pe cari apele noastre umflate le aduc vieţei ţării şi bogăţiilor naturale.

(Universul)

Răsboiul pe mare şi forţa maritimă

de C. Amiral Fr. Lützow

In nici un război nu s'a desvoltat operaţiunile maritime cu atâta chibzuială, unitate şi aşa de reuşit de către comandamentul german de război, ca acum. Inainte nu se folosea pentru operaţiile de câmp şi de apă toate mijloacele efective şi toate posibilităţile sau conducerea nu îngloba în mod unitar planurile operative care rămâneau necomplet desvoltate şi cu multe frecări.

Conducerea germană a statului şi a războiului, a înţeles că concepţia unitară de mare gândire trebue realizată în toate domeniile. De aceea dacă în cele ce urmează e vorba numai de războiul pe mare, rămâne ca conducerea lui să fie valabilă în cadrul conducerei generale a războiului. Dar fie care armă are de îndeplinit în cadrul posibilităţilor sale misiunea ei specifică după regulile proprii. Iată dece, sunt deosebite consideraţii pentru fiecare specialitate de forţă militară şi de conducerea a războiului.

Cartea strânge comunicatele dela radio care s'au dat săptămânal. Aceste comunicări ca şi cartea au fost lucrate în colaborare cu Càp. de corvetă Pezold, care a avut ideea şi impulsul în Dec. 1939 şi care ne-a servit pentru războiul submarin.

Războiul economic de azi.
Războiul economic dus de Napoleon.
Războiul submarin german.
Isprăvile submarinelor.
Rolul minelor marine.
Englitera şi dreptul maritim.
Cazul Altmark.
Despre vasul de bătălie şi importanţa lui.
Piraterie şi drept maritim.
Despre neutralitate.
Debarcarea din Norvegia : I. Trasporturile de trupe ; II. Lupta distrugătoarelor ; III. Siguranţa transporturilor următoare ; IV. Apărarea coastelor ; V. Noua poziţie strategică în Marea Nordului.
Vedetele rapide.

Flota de răsboi germană. Desvoltarea ei şi în prezent

Poporul german priveşte mândru în spre faptele marinei sale, care cu iuţeala fulgerului, prin eroica acţiune din Scandinavia, a împiedicat intenţia inamicului nostru de a strânge blocada în jurul Germaniei.

Importanţa valorii maritime a Germaniei s'a dovedit impresionantă în ultimele zile şi în mod practic înaintea ochilor.

Asociaţia preţuirei maritime din Germania, căreia Führerul i-a dat sarcina de a promova în poporul german şi de a adânci dragostea de mare, urmăreşte zilnic dorinţa multora care vor să afle din faptele marinei de război, o satisfacere.

Realizarea acestei sarcini o dă tipăritura aceasta care răspândeşte în toate cercurile populare dorinţa de mai sus.

Berlin — vara anului 1940.
Asociaţia germană de preţuire a mărei.

I.

Insemnătatea descătuşărei forţelor germane de apă de către Führer.
Flota germană de război în luptă.
Bastimente din marina de război a Germaniei.

II.

Valorificarea mării şi forţa de apă — privire istorică şi politică a desvoltării marinei germane de război.
Desvoltarea bastimentelor marinei germane de război până azi.
Desvoltarea marinei germane de război de acum o sută de ani până azi.

III.

Lista vaselor germane de luptă.
Tradiţia marinei de război.
Semnele exterioare ale erarhiei din Marina de război.

După cum se vede, cartea interesează în amănunt Liga Navală pentru o exemplficare plină de învăţătură pentru noi, de cum se leagă sufletul poporului de un „mit" transformat în realitate.

CĂRŢI ŞI REVISTE[1)]

de SCARLAT PREAJBĂ

● L'ITALIA MARINARA este o bună revistă, care apare lunar, de 42 ani (Roma, via Giustiniani, 5) ca organ de publicitate a Ligii navale italiene, sub direcţiunea d-lui Italo Sulliotti. Conţine articole interesante şi instructive în ramura marinărească, însoţite de ilustraţiuni. Are şi o rubrică asupra mersului ligii italiene şi recenzii asupra cărţilor apărute, în legătură cu Marea. Semnalăm oarecari note asupra *flotei danubiene a României* (nr. XIX).

● NAUTICA ne vine tocmai din Buenos-Aires, ca schimb cu revista noastră, pentru care mulţumim d-lor directori : inginer naval Virgilio Pisnero şi căpit. Mario Cornaglia. E o revistă technică-economică a marinei argentine ; apare de 10 ani, lunar.

● SÜDOST-ECHO apare, săptămânal, în Viena şi Budapesta ; e în al IX-lea an ; conţine articole interesante, cari oglindesc stările de lucruri din Europa de acum. Sunt informaţiuni şi despre România.

● CONVORBIRI LITERARE, veche revistă ce apare de 74 ani, continuă, acum, să apară în excelente condiţiuni redacţionale şi technice, de când se găseşte sub direcţiunea reputatului cărturar şi scriitor I. E. Torouţiu, care este secondat de scriitorii Alex. Ionescu, Teod. Al. Munteanu şi Ştef. Cuciureanu (sediul : str. Argentina, 39, Bucureşti, III). Fiecare număr conţine studii, nuvele, versuri, însemnări documentare, cronici şi bibliografie de actualitate.

● REVISTA FUNDAŢIILOR REGALE, nr. 10, anul VIII, conţine material literar-cultural (proză şi versuri), documente, comentarii critice, cronica socială şi literară, o scrisoare a mareşalului Antonescu şi acte din războiul nostru sfânt.

● VIAŢA BASARABIEI, nr. 9—10, anul X, e o bună revistă, care apărea la Chişinău, iar acum apare în Bucureşti (str. Alex. Donici, 32), sub direcţiunea d-lui Pan Halippa, ajutat de Sergiu Matei Nica şi Octav Sargeţiu. Cine urmăreşte această revistă se pune la curent cu cunoaşterea faptelor şi vieţii basarabene.

● TRANSNISTRIA, e gazetă săptămânală de cunoaştere a fraţilor noştri dintre Nistru şi Bug, ce apare sub un comitet, redactor fiind d. dr. Ilie Zaftur (Bucureşti, Bulevardul Lascăr Catargiu, 31).

● O CARTE A UNUI VREDNIC OSTAŞ. Câte reflexiuni şi

[1)] Se recenzează numai publicaţiunile primite la redacţia revistei noastre.

gânduri isvorăsc pe marginea mărturisirilor ce face d. general Georgescu-Pion în mica sa broşură (de 46 pagini) întitulată: CE AMINTEŞTE COMANDANTUL MAREI UNITĂŢI DIN POARTA SOMEŞULUI, scrisă de pe timpul aflării sale în fruntea comandamentului diviziei XX, dela 17 Martie 1939 până la 17 Martie 1941, în legătură cu evenimentele şi stările sufleteşti la cari autorul a fost martor, şi încercat ostaş pe când întreaga suflare românească era chinuită de pe urma tragediei prin care ţara şi neamul au trecut. E o carte de documentare, în care se oglindesc stări de fapt ce nu pot fi nici uitate şi nici date de o parte; ci trebuiesc cunoscute şi simţite.

● HORA FANTOMELOR, de Stelian Metzulescu (colecţia „Convorbiri literare", Bucureşti), e o carte de mărturisiri, sincere, ale autorului către un bun prieten, căruia i se confiază, descriindu-i stări de lucruri şi de fapte, din trecut şi în prezent, ale ţării noastre, când *politicul* era atotputernicul în viaţa cetăţenilor şi a naţiunii. Sunt adevăruri cinstite, mărturisite în chip obiectiv, cari trebuiau consemnate cândva. Acele răposate partide politice au dăunat, mult, ţării; s'au dus. Acum avem *„omul", „Conducătorul"*, căruia să-i dăruim încrederea şi munca, în folosul neamului, căci „vremea reînvierii sociale a naţiei", sosită şi împlinită de mareşalul Antonescu, va să fie în binele României de mâine. Sun mareşalul Antonescu, va să fie în binele României de mâine. Sunt idei pe cari le înţelegem — recitindu-le în cartea d-lui Metzulescu — şi le vrem realizate.

● BASME de Mihail Vulpescu (Bucureşti, tipografia ziarului „Universul"). Până acum au apărut cinci basme: *Voinicul înflorit, Pomul cu merele de aur, Basmul lăcrămioarelor, Muma pădurii, Rozmarin*. D. prof. Vulpescu e un însufleţit om care e stăpânit de ideia reînvierii basmului românesc, care a legănat copilăria noastră, a tuturor celor maturi de astăzi. Poartă o grije deosebită basmului şi îi e teamă să nu dispară acea bogăţie vie, păstrată de imaginaţia poporului nostru. Ca atare, ca profesor, caută să insufle elevilor săi dragostea de literatura nescrisă, care se perpetuiază din generaţie în generaţie. *Colecţia de basme*, ce a iniţiat, pe care o tipăreşte frumos şi bine merită atenţiune şi încurajare. Iar acel *chestionar folkloristic-monografic*, răspândit elevilor e de o importanţă primordială. Pentru stăruinţa şi realizarea sa îl felicităm. Cuvântul adresat cititorilor (din broşura colecţiei nr. 4) e interesant.

● REVISTA AERONAUTICEI ŞI MARINEI se găseşte în al XV-lea an al apariţiei (redacţia la şcoala ofiţerilor de aviaţie, Bucureşti); se ocupă cu probleme de specialitate în aeronautică şi marină; conţine articole, recenzii şi informaţiuni (text şi ilustraţiuni).

● BULETINUL DIRECŢIUNII DUNĂRII MARITIME, apare lunar, de 2 ani, cu informaţiuni de specialitate (sediul: la administraţia comercială P. C. A., Bucureşti).

● DACIA, care nu mai apăruse dela 15 August, c., iat-o reapărând în Noemvrie c., dela nr. 7, în aceleaşi excelente condiţiuni redacţionale şi technice, cu articole, studii şi bogate cronici, de actualitate, în cadrul titlului ce poartă această bună revistă, astăzi aflată sub direcţiunea d-lor Dan Botta şi Emil Giurgiuca (Bulevardul Carol, 52, Bucureşti).

● REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ, apare lunar, sub direcţia: dr. G. Banu (Bulevardul Lascar Catargiu, 24, Bucureşti), cu articole şi studii interesante în ramura igienei sociale.

● VREMEA, revistă săptămânală, sub direcţia: Vladimir Donescu (Bucureşti, str. Carol, 10), conţine articole informative, studii, cronici literare, artistice şi de critică, fapte şi idei (text şi ilustraţiuni), este o tribună de orientare asupra tuturor ramurilor ce frământa omenirea la ora actuală.

● GAZETA MILITARĂ, apare în al III-lea an; e organ independent în serviciul apărării naţionale; director: general div. Virgil Economu. Conţine articole, studii şi informaţiuni (text şi ilustraţiuni) puse în curent cu actualele probleme, ce sunt de lămurit, pentru orice cetăţean conştient, în ţara noastră. E o excelentă revistă.

● GAZETA TRANSILVANIEI, dela Braşov, se găseşte în al 104-lea an, înfiinţată de marele Gh. Bariţiu, în 1838; conţine articole de temeiuri şi aspiraţiuni româneşti, bine şi simţit scrise; acest ziar merită să fie sprijinit (redacţia: bulev. Regele Ferdinand I, nr. 12, Braşov).

● NATURA, apare de 30 de ani, lunar, sub îngrijirea d-lor I. Simionescu şi O. Onicescu, profesori universitari; veche revistă pentru răspândirea ştiinţei, întemeiată de prof. Gh. Ţiţeica şi G. G. Longinescu, încă din 1905.

● RĂSĂRITUL, e organul de propagandă al Caselor Naţionale (Bucureşti, calea Victoriei, 52); apare de 23 ani, lunar, sub conducerea: general I. Manolescu, Scarlat Preajbă şi Lucia Ionescu. Ultimul număr, de 120 pag., e închinat pentru intrarea în al II-lea pătrar de veac al Caselor Naţionale. Are un material literar cultural interesant şi instructiv. Acest masiv număr e o adevărată arhivă de documentare a vremii în care trăim.

● ROMÂNIA VIITOARE continuă să apară, săptămânal, sub direcţiunea d-lui dr. Titu Cureleanu, prim-redactor fiind d. prof. N. N. Creţu (str. Sărindar, 5—7—9, Bucureşti).

● ROMÂNIA AERIANĂ e organul de difuzare a problemelor pentru aviaţie, aerochimie şi radiofonie (sediul: calea Floreasca, 13, Bucureşti III), ce apare de 9 ani; director technic: ing. Al. C. Vissarion şi redactor-şef: ing. G. Vasiliu-Belmont.

● REVISTA INFANTERIEI se găseşte în al XXXXV-lea an; conţine articole în legătură cu problemele armei infanteriei, recenzii şi informaţiuni (redacţia: bulevardul Elisabeta, 8, Bucureşti).

● BULETINUL METEOROLOGIC LUNAR, apare sub direcţiunea institutului respectiv central al României; conţine material informativ: text, date cifrate şi planşe, pe luni.

● ANTIGAZ apare lunar, cu articole de specialitate, iar la sfârşit e o bibliografie.

● FOTOGRAFIA e revista asociaţiei fotografilor amatori din România; apare de 7 ani; director: dr. Sp. Constantinescu, str. Regală 4, Bucureşti.

● PROGRESUL *literar, cultural, artistic*, apare bilunar; e în al VII-lea an (Bucureşti, str. Meteor, 53) sub direcţia: Vintilă Petrescu-Vrancea.

● C. A. M., revistă lunară de informaţii şi documentare, editată de Cassa monopolurilor Statului; conţine studii, recenzii şi comunicate oficiale.

● MUNCITORUL NAŢIONAL ROMÂN, revistă lunară, anul IV, sub direcţia: Pan M. Vizirescu (str. Calomfirescu, 8, Bucureşti). In numărul ultim colaborează: dr. Sergiu Băcescu, Pan M. Vizirescu, Romulus Stănculescu, Vintilă Pantazopol, G. Macrin, N. Porsena, Şt. Cârstoiu, N. Mareş, Petre P. Ionescu, T. Martinescu-Asău, Magda Raiu, Şt. Anghelescu, Ovid Caledoniu, I. Şiugariu, Sanda I. Mateiu, Ion Muche, Leonte Dumitrescu, Ion Th. Ilea.

● BULETIN DEMOGRAFIC AL ROMÂNIEI, anul X, apare lunar; director: dr. Sabin Manuilă (red.: splaiul Unirii 28, Bucureşti V).

● ALTARUL ortodox, misionar, naţional şi cultural; director: prof. Toma Culcea (redacţia: strada Uranus, 63, Bucureşti).

● SATUL, revistă de cultură pentru popor; anul XI; director: Andrei Udrea (Bucureşti, III, calea Floreasca, 13).

● BULETINUL BURSEI BUCUREŞTI, apare lunar, de 13 ani (Bucureşti, palatul Camerei de comerţ).

● ECONOMIA, e revistă trimestrială, editată de Cassa naţională de economii (Bucureşti), plină de sfaturi, pe cât de înţelepte, pe atât de folositoare tuturor, îndeosebi copiilor şi tinerilor.

● AVÂNTUL, este organul informativ de pe valea Jiului, ce apare la Petroşani, de 14 ani; director: Vasile D. Taloescu.

● GLASUL TINERETULUI, e organul de propagandă al „Editurii noastre", din Bucureşti; director: Nicolae Graur.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

Telegrame omagiale

Cu prilejul zilei de 8 Noembrie, Liga Navală a adresat următoarele telegrame :

M. S. REGELUI MIHAI I
Preşedinte de onoare al Ligii Navale Române

In numele membrilor Ligii Navale Române, cu adânc respect rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea nețărmuritei lor dragoste și devotament, împreună cu urarea : să trăiți Majestate, mulți și glorioși ani peste România deapururea reîntregită.

Vice-Preşedintele L. N. R.,
Contr'amiral Adj. N. PĂIŞ

DOMNULUI MARESAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

Membrii Ligii Navale Române, strânși uniți în jurul flamurei ei, în această zi simbolică vă încredințează, prin mine, de dragostea și devotamentul lor, exprimându-și marea admirație pentru bravura ostașilor noștri, cari luptă sub iscusita și vitejeasca Dvs. conducere, spre zidirea României noui și întreagă.

Să trăiți, Domnule Mareșal, încă mulți ani, pentru gloria armatei și neamului românesc.

Vice-Preşedintele L. N. R.
Contr'amiral Adjutant N. PĂIŞ

DOMNULUI MIHAIL ANTONESCU
Vicepreşedintele Consiliului de Miniştri

In numele Ligii Navale Române, vă rog a primi respectoase felicitări și încredințarea sentimentelor membrilor ei de admirație și devotament pentru munca ce depuneți la refacerea și întărirea neamului și a țării.

Vicepreşedintele L. N. R.,
Contr'amiral Adjutant N. PĂIŞ

In numele marinarilor, d. C'amiral-adjutant N. Păiș, subsecretar de stat al Marinei a adresat următoarea telegramă :

M. S. REGELUI MIHAI I
Bucureşti

Marinarii de tot felul, odată cu urările lor respectuoase de glorioasă și rodnică Domnie, depun credința și devotamentul lor întreg la picioarele tronului, rugând Atot Puternicului pentru o viață lungă și fericită a Majestății Voastre.

Subsecretar de Stat pentru Marină,
C'Amiral adj. N. PĂIŞ

La care M. S. Regele Mihai I a binevoit a răspunde :

D-LUI AMIRAL N. PĂIŞ
Subsecretar de Stat pentru Marină

Mulțumesc călduros pentru bunele urări și sentimentele de devotament exprimate în numele marinarilor români.

MIHAI R.

DOMNULUI AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Vice-Preşedintele Ligii Navale Române
L o c o

Membrilor Ligii Navale, le mulțumesc călduros, pentru bunele urări.

MIHAI

Răsunetul vitejiei marinarilor noştri

In urma citării prin ordin de zi pe armată a marinei, d. general *Paul Teodorescu*, fost ministru al Aerului și Marinei, a trimis domnului Amiral-Adjutant N. Păiș, subsecretar de Stat al Marinei, următoarea scrisoare.

Domnule Amiral și Ministru,

Cu mare bucurie și satisfacție am cetit citațiunea pe Armată, a Marinei de Mare.

După citațiunea dată Batalionului 17 Infanterie Marină, această nouă citațiune vine să complecteze atestarea faptelor glorioase ale Marinei Regale care este cu atât mai valoroasă cu cât raportul de forțe navale din Marea Neagră este în defavoarea noastră. Sunt sigur că modesta dar vajnica Marină Română, otelită în lupte aspre, va ști să adauge la palmaresul ei și alte victorii spre mândria țării și a conducătorilor ei.

Primiți vă rog, Domnule Amiral, asigurarea celor mai devotate sentimente.

General Adj. (ss) P. TEODORESCU

La care d. Amiral N. Păiș a răspuns astfel:

Domnule General Teodorescu P.

Am primit rândurile ce mi-ați trimis, relativ la faptele glorioase ale micei noastre Marini, cari mi-au făcut o deosebită plăcere.

Puteți fi mândru, Domnule General, că și Domnia Voastră ați contribuit într'o măsură, la pregătirea de războiu a Marinei noastre, și deci implicit la glorioasele ei acțiuni.

Legătura ce s'a făcut între Domnia Voastră și Marina noastră am convingerea că va rămâne pentru totdeauna.

Primiți vă rog, Domnule General, expresiunea sentimentelor mele de bun camarad.

Contr'amiral Adj. (ss) N. PAIŞ

Cinstirea memoriei marinarilor eroi

Pentru cinstirea memoriei ultimilor eroi ai săi, *Cpt. Filip N.* şi aspirantul *Apostolescu Paul,* precum şi a celor 19 marinari români şi 6 marinari germani, s'a oficiat Duminică 2 Noembrie, la Constanţa în capela militară a Sf. Arhangheli Mihail şi Gavril, un serviciu religios, din iniţiativa Diviziei de Mare.

Onorurile au fost date de un detaşament al marinei militare germane şi o companie de marinari reprezentanţi ai tuturor unităţilor navale.

După terminarea slujbei religioase a luat cuvântul d. Cpt. *Popescu Deveselu,* care a rostit următoarele :

„Câţi sunteţi aici şi câţi sunt pe toate meleagurile românismului, aveţi o lacrimă pe geană şi vă este sufletul cuprins de frigurile unei despărţiri prin veşnicia morţii. Credinţa ne învaţă să privim moartea numai ca o despărţire trecătoare a omenescului din noi pentrucă drumurile necunoscutului ne vor duce în cele din urmă acolo unde ne-au plecat înaintaşii şi unde spiritele sălăşluesc în nemurire.

Dar lacrima ce vă scapă, oricât aţi vrea să o reţineţi, nu este pentru nişte morţi: fiindcă în prohod de Dumnezeiască înălţare către necunoscut, noi nu am venit astăzi aici să jelim, ci să tresărim din toată fibra sufletului nostru pentru cei bravi între bravi, care au plecat în chip de cavaleri ai credinţei să croiască un viitor grandios Ţării noastre, Neamului nostru şi Marinei noastre.

Intr'o zi pe întinsul de zări albastre, toţi câţi sunt în pomelnicul de pomenire rostit de Preot, au fost scufundaţi pentru veşnicie în adâncurile Mării, pe când îşi făceau datoria către Neam şi Rege.

Ce moarte frumoasă ! Ce sublimă durere pentru cei ce zi de zi şi an de an în suspin vor rosti numele lor şi durerea li se va alina întotdeauna prin mângâerea că : fiul, fratele, tatăl a căzut la datorie.

Dacă ochii plâng, fiindcă aşa i-a hărăzit Dumnezeu plânsului, sufletele nu vă pot fi copleşite de amărăciune fiindcă eroii ar fi împovăraţi în viaţa lor de dincolo de chinuitoarea durere a celor de aici.

De aceea nu plângeţi ci slăviţi-i aşa cum au fost hărăziţi prin destin.

In văzduhul Pontului sufletele în chip de albatroşi sboară şi privesc osanalele noastre. Ei în măiastra adiere peste unda mării ne îndeamnă să fim mai mândri de trecutul nostru, aici la marea pe care au iubit-o şi pentru care au trecut în veşnicie.

Camarade Filip, te simt undeva aici, te simt peste tot locul şi lângă tine privesc cu admiraţie pe taciurnul meu elev, aspirantul Paul Apostolescu.

Crede Căpitane Filip în credinţa noastră şi cu sufletul tău de înaltă morală dă har generaţiilor ce vor veni ; fiindcă acum şi în veac fapta ta şi a celor cari s'au dus în sânul lui Adamastor, odată cu tine a fost sublimă şi colbul nu o va acoperi niciodată în Cronicele Marinei Româneşti.

Căpitane Filip fii liniştit în slava ta, fiindcă cei cari te-au cunoscut te vor imita în faptă !

Căpiane Filip tu cu cohorta ta de marinari români şi germani, ne vei fi continu un imbold.

Căpitane Filip, tu cu fostul meu elev taciturnul aspirant Apostolescu Paul, ne vei fi sprijin de mândrie.

Fie ca fapta voastră să rodească o Marină a Românilor în Marea Neagră şi peste toată imensitatea de apă albastră aşa cum voi toţi i-aţi dat dreptul să fie prin moartea voastră şi aşa cum tu Căpitane Filip ai dorit-o şi te-ai frământat din zori în noapte pentru ea.

Acolo în slava voastră fiţi de veghe eroi ai Mării Pontului în apele dela Gura Bugului".

In continuare pioasa pomenire a urmat în largul portului, unde dela bordul remorcherului dragor „Amzel", comandat de Asp. Rusu Gh. s'a dat cetire pomelnicului celor 27 de eroi marinari căzuţi pentru patrie, trăgându-se salve de puşcă şi aruncându-se pentru fiecare din ei în apele albastre ale mării frumoase jerbe de flori, împodobite cu tricolorul românesc.

La rostirea numelor Cpt. Filip N. şi Asp. Apostolescu Paul o delegaţie de marinari germani au aruncat în valurile mării o impresionantă coroană de flori naturale, împodobită cu roşul aprins şi crucea drapelului german.

La sfârşit, bătrânul tată al Căpitanul Filip N., o figură venerabilă de vechi şi iscusit marinar, a adresat ostaşilor de sub comanda fericitului său fiu, urări de isbândă şi eroism pentru Marina Română.

*

La 19 Noembrie s'a oficiat un nou serviciu divin pentru pomenirea altor marinari eroi, aspiranţii :

CORNĂŢEANU M. şi
MIRCEA DAN METZ

ambii şefi de promoţie, primul 1940 şi al doilea 1941, tineri cari, prin înaltele lor calităţi dovedite dela începutul carierii, promiteau să devină mai târziu conducători. Erau cei mai tineri comandanţi de nave de război.

Au luat parte ofiţerii superiori din Marina Regală Română, în frunte cu d-nii : amiral Georgescu, comandorii Butaş, Bărdescu, etc., delegaţii de ofiţeri din toate armele, detaşamente de onoare din marina noostră şi cea germană, premilitari, fanfara Marinei Regale Române.

Serviciul religios a fost oficiat de către P. S. Episcop Gherontie Nicolau al Tomisului ; preotul maior Ilie Deleanu, confesorul garnizoanei, preoţii M. Rădulescu, C. Staicu şi Gh. Sorescu, referenţii eparhiali. Răspunsurile au fost date de corul catedralei episcopale.

După săvârşirea slujbei religioase, a luat cuvântul preotul maior Ilie Deleanu, care a subliniat însemnătatea jertfei celor doi marinari căzuţi la datorie, luptând pentru reîntregirea ţării, afirmarea naţiei româneşti, pentru creştinătate şi cruce.

Apoi, în mare, în cinstea marinarilor căzuţi la datorie, au fost aruncate numeroase jerbe şi coroane de flori din partea Marinei Regale Române, Marinei Germane, ofiţerilor şi camarazilor celor jertfiţi pentru patrie.

Vice-Amiralul Corneliu Buholtzer

In vremile acestea de înfrigurare, când atâţia marinari tineri căzură la datorie, — şi-a încheiat prea de vreme activitatea şi un camarad, ajuns la cea mai înaltă treaptă a carierii graţie numai meritelor sale.

Născut la Slatina la 27 Aprilie 1880, a absolvit şcoala de artilerie, geniu şi marină în 1900 clasificat întâiul. Cariera a început-o în arma geniului. Marea, care-l atrăgea încă de pe când se juca pe malurile Oltului, l'a hotărît în 1901 să treacă în marină, în care s'a distins dela început. Avansările la gradul de Locotenent în 1905, căpitan în 1909, Lt.-Comandor în 1915, Căp.-Comandor în 1917, Comandor în 1920, Con-

tr'amiral în 1931 şi vice-amiral în 1940 sunt dovezi ale uşurinţei cu care a păşit din treaptă în treaptă a ierarhiei, avansat numai la excepţional.

In adevăr, era un om excepţional, atât prin energia care o imprima şi celor de sub ordinele sale, cât mai ales prin bogăţia cunoştinţelor sale. Era un om cult în cel mai larg înţeles al cuvântului, posedând pe lângă un deosebit talent oratoric şi uşurinţă la scris. Lucrările sale de popularizare a electricităţii, cursurile ţinute la şcoala navală, conferinţele sale erau înţelese de cei cu cunoştinţe inferioare şi savurate de cei cu cultură superioară.

Campania a făcut-o la serviciul de dragaj, apoi ca şef de stat major al Flotei de operaţii şi comandant de monitor.

Comandant al şcoalei navale i-a imprimat o tradiţie ce din fericire se păstrează.

In 1934 a fost numit comandantul Institutului Geografic, pe care l'a modernizat, înzestrându-l cu cele mai moderne aparate şi maşini, reuşind să transforme acest institut într'unul ce rivalizează cu cele străine.

Retrăgându-se din cadrele active, i s'a încredinţat conducerea Şantierelor Dunărene, care a ajuns la o aşa desvoltare, încât de câţiva ani acest şantier, care pe vremuri construia cel mult şlepuri, azi a reuşit să lanseze vapoare de mare şi submarine.

S'ar putea rezuma activitatea celui ce ne-a părăsit când împlinea numai 61 ani cu următoarea caracteristică: ori pe unde a trecut, a lăsat urme, rupând cu tradiţiile ruginite şi introducând suflul modern.

In epoca de refacere a ţării, dispariţia viceamiralului Bucholtzer lasă un mare gol.

Căpitanul Filip C. Niculae din Marina Regală

In seara zilei de 24 Octombrie 1941, prin undele telegrafiei fără fir se recepţiona mesagiul, prin care se anunţa moartea eroică a căpitanului Niculae C. Filip, Comandantul Grupului de Ambarcaţiuni ce dragau minele duşmane în apele româneşti ale Transnistriei.

Marea, pe care el a iubit-o, de mic copil, pe malurile căreia se căznea s'o înţeleagă din cea mai fragedă vârstă, a primit jertfa de viaţă a celui cu care se îndrăgise, a căpitanului *Niculae C. Filip*, din Marina Regală.

Eroica lui moarte este un simbol, ce sdrobeşte de durere pe toţi marinarii, dar şi'i înalţă. Căci ea reprezintă simbolul uriaşei şi puternicei sforţări româneşti pe mare, împotriva duşmanului ei cel mai de temut.

Căpitanul Niculae C. Filip s'a înfrăţit deapururi cu marea, departe, în largul apelor transnistriene, în chip viteaz, înfruntând semeţ furia duşmanului şi a mării pentru gloria Ţării şi fala Marinei Regale Române.

El a fost primul comandant român, care a făcut să fâlfâe stindardul Marinei noastre de război în apele transnistriene şi pentru a deschide calea navigaţiei româneşti, a trebuit să se jertfească pe sine.

Aşa se încheie capitolul plin de avânt şi sbucium al carierii marinăreşti a căpitanului Filip, fiul Constanţei şi unul din elementele cele mai valoroase, în care Marina de Război îşi pusese toată încrederea şi nădejdea ei.

*

Născut, la Constanţa, la 17 Mai 1909, termină cursurile liceului Mircea cel Bătrân, în anul 1927. Dă examen, în toamna aceluiaş an, şi reuşeşte printre primii la Şcoala Navală.

La 1 Iulie 1929 este promovat aspirant de marină, fiind clasificat al V-lea din 18 ofiţeri ai promoţiei a IX-a. Işi începe cariera de marinar cu toată dragostea ce o avea pentru mare şi cu tot elanul tinereţii lui. In curând devine un ofiţer de elită, apreciat de superiori, stimat de colegi şi iubit până la veneraţie de subalterni şi ostaşi. Bunătatea, dreptatea, camaraderia, pe lângă calităţile înăscute de marinar, întregesc acest suflet de granit, cimentând cariera viitoare a tânărului aspirant.

Gradul de locotenent l'a obţinut la 10 Mai 1934, în care timp, până la 1936, se specializează urmând cursurile de gaze şi torpile. Le termină cu succes, dar nu i se par destul de grele pentru uriaşa lui putere de muncă. După îndemnul superiorilor se dedică specialităţii minelor, unde găseşte terenul necesar şi în curând ajunge unul din cei mai bine pregătiţi, ai marinei noastre de război, în această armă.

Notele calificative sunt excepţionale şi îl caracterizează ca unul din cei mai buni ofiţeri-marinari din generaţia tânără ai marinei de război.

Unul din comandanţi, după ce l'a avut, mult timp, sub comandă, îşi aşterne părerile pe foaia calificativă a căpitanului Filip, astfel:

„A îndeplinit funcţiunea de ofiţer secund şi ofiţer cu minele. Foarte inteligent, perseverent, cu mare putere de muncă. Educaţia militară aleasă; foarte conştiincios. Foarte bun marinar. Cunoştinţele marinăreşti foarte bune, iar ca ofiţer miner complete. Cunoaşte perfect materialul. A fost numit profesor la cursurile de mine pentru specializarea ofiţerilor şi maiştrilor, predând minele, ce le avem în serviciu, teoretic şi practic, obţinând rezultate cât se poate de frumoase. Cunoştinţe generale foarte bune. Conduită exemplară. Foarte respectos şi milităros cu superiorii. Sever, dar drept cu inferiorii. Acest ofiţer este legat sufleteşte de arma pe care a ales-o ca specialitate, lucrând neobosit, ziua şi noaptea, pentru punerea la punct a instalaţiei de mine şi a materialului. Cu toate că era extrem de ocupat, din cauza cerinţelor navei, totuşi s'a ocupat îndeaproape de mina germană U. C., construind un aparat, cu care s'a putut verifica pistoanele hidrostatice ale acestor mine. A pregătit şi verificat mina Wickers pentru lansare, cu ocazia facerei barajului din zona Sulinei, executând personal lansarea minelor, cari au funcţionat ireproşabil. Trebue menţinut în această specialitate şi întrebuinţat pentru formarea ofiţerilor, maiştrilor şi minerilor. Excelent ofiţer din toate punctele de vedere".

Este trimis, apoi, ca specialist, timp de un an, în misiune, la uzinele de fier şi domeniile Reşiţa, unde, sub supravegherea lui, se fabrică primele mine româneşti. Pentru desăvârşirea acestei opere căpitanul Filip este ambarcat pe puitorul de mine „Lt. Vârtosu", în calitate de comandant.

Devenise un iscusit de neegalat în arma „minelor", fiind cel mai desăvârşit specialist din generaţia tânără.

A redactat *manualul minelor* şi a format serii întregi de mineri printre ofiţeri, maiştri şi soldaţi.

La 15 August 1939 este înaintat căpitan, iar până la declararea războiului ia parte, cu tot entuziasmul, ştiinţa şi puterea sa de muncă, la executarea barajelor de mine din faţa portului Constanţa.

Odată cu declararea războiului i se încredinţează comanda grupului de dragoare şi dela 4 Iulie 1941 desfăşoară o activitate zilnică deosebită, cu un curaj şi stoicism, ce au stârnit admiraţia tuturor ofiţerilor din Marina Română şi Germană.

*

Ce a făcut căpitanul Niculae C. Filip dela 22 Iunie 1941, şi până la 24 Octombrie 1941 în lupta contra bolşevismului? Ne arată clar ordinul de zi Nr. 144 din 23 Octombrie 1941, prin care căpitanul Filip C. Niculae, comandantul grupului de remorchere dragoare, este citat pe Divizia de Mare:

„Cercetând prin dragaje continui şi bine conduse, întotdeauna în capul formaţiei de dragaj, a arătat un vădit dispreţ de moarte, îndemnând astfel, prin exemplul lui, pe tinerii aspiranţi şi echipajele să înfrunte pericolul, pentru a asigura navelor şi transporturilor, condiţiunile unei navigaţii cât mai sigure.

— Pe timpul bombardamentelor aeriene sau atacurilor submarine, grupul de dragaj nu şi-a întrerupt, nici-un moment, activitatea şi chiar imobilizaţi fiind, cu draga la apă — a atacat inamicul din aer, sau de sub apă. A dragat şi dezamorsat, personal: minele ruseşti de tip nou, complect necunoscute. A dirijat şi supraveghiat instalarea drăgilor la torpiloare, luând apoi parte la primele operaţiuni ale torpiloarelor cu draga de siguranţă. Impreună cu formaţia de dragaj germană a dragat şi distrus 4 mine ruseşti din regiunea Mangalia. A transportat la Sulina şi apoi la Bugaz pontoane germane. A executat, împreună cu dragoarele germane, dragarea drumului dela Bugaz spre Odesa, fiind primul care a făcut acest drum periculos prin barajele de mine inamice".

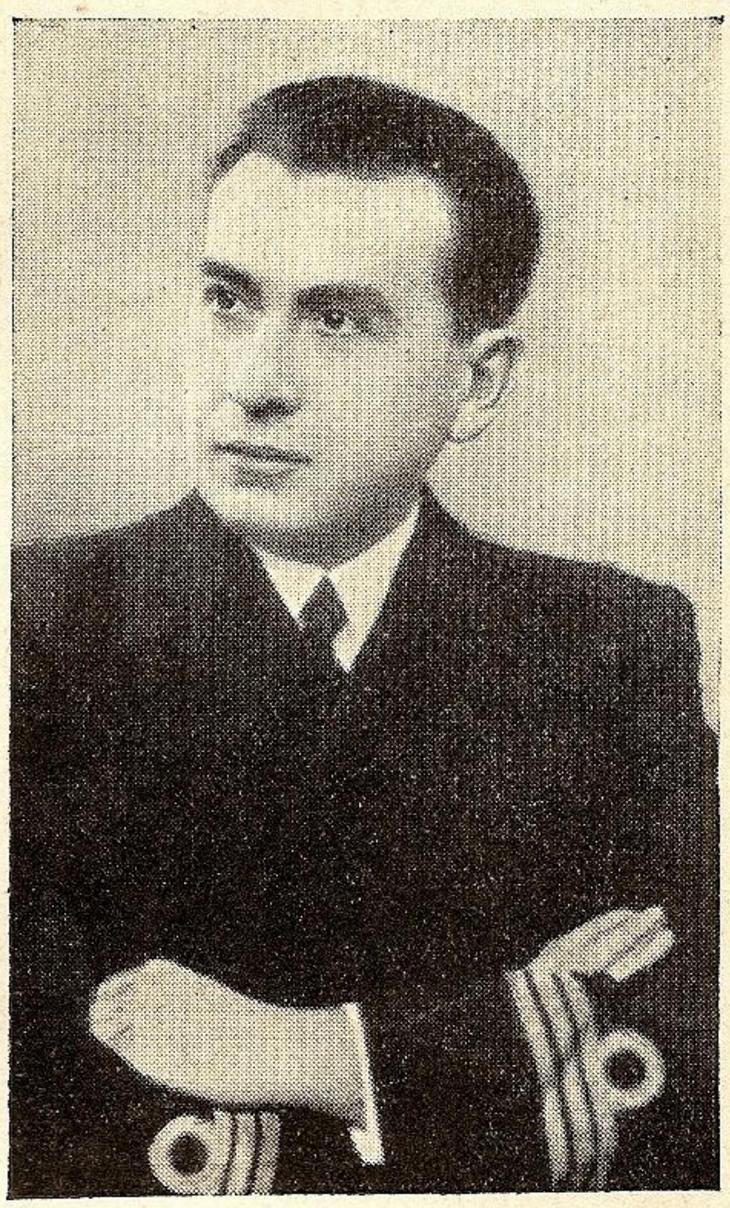
Este o activitate uriaşă, pentru cele patru luni de război, pe care căpitanul Filip C. Niculae a desfăşurat-o neîntrerupt, ziua şi noaptea.

Viteazul căpitan Filip a înfruntat nu numai enigmatica mare, cu capriciile ei bine cunoscute, pe nişte ambarcaţiuni militare destul de modeste ca tonaj, dar s'a măsurat cu vrăşmaşul bolşevic oriunde l'a întâlnit pe mare, dispreţuind complect moartea.

Ultima lui misiune ordonată, din 18 Octombrie 1941, i-a întrerupt însă firul victorios al faptelor de arme. După ce susţine două lupte navale cu submarinele inamice, care lansaseră torpile, contra formaţiei conduse de căpitanul Filip; după ce execută dragajul minelor dintre Bugaz şi Odesa, pentru care fapt primeşte felicitările comandamentului flotilei de Dunăre germane şi în sfârşit după ce execută şi ultimul ordin de a duce la Otschacov (Transnistria) pontoanele germane, echipajele celor două dragoare D şi B se întorceau spre ţară, în dimineaţa zilei de 24 Octombrie 1941, istovite, dar fericite, că în mod atât de eroic şi glorios îşi făcuseră datoria.

Dacă duşmanul a fost neputincios, cu aceste mândre echipagii româneşti, în frunte cu cpt. Filip, marea, în schimb, mai avea un cuvânt de spus. In câteva ore ea s'a frământat şi a devenit extrem de agitată; ceaţa groasă a acoperit vizibilitatea, iar vântul de est, cu forţa 5, au făcut ca dragoarele să nu mai ţină marea, având valuri de travers.

Din cauza ambarcaţiunilor mari de apă, în special prin canalul lanţului dela ancora, navele sunt nevoite să caute adăpost la coastă sau să se întoarcă. S'a căutat să intre la adăpost, în portul Odesa. La ora 11,40', din cauza pericolului submarin, căpitanul Filip renunţă la această intrare şi ordonă întoarcerea la Otschacov. La ora 14,25', pe când se naviga la trei mile marine de coastă, travers de capul Adschiajask, în punctul aproximativ: lat. = 46° 35' şi long. = 31°22', dragorul „D", pe care se afla căp. N. Filip şi aspirantul Apostolescu Paul, lovindu-se de o mină, sare în aer. Dispariţia este instantanee. In acelaş timp, dragorul B, condus de asp. Ciurcu N., care se afla la circa 100 m. în pupa dragorului D, stopează, fundarisește ancora la fund de 14 metri şi lasă barca la apă. Echipajul bărcii pescueşte trei oameni, printre care şi căp. Filip care este grav rănit. Dus în cabina dragorului B, căpitanul Filip, după ce a luptat şase ore cu furia mării, începe să se lupte şi cu moartea. In timp ce era spălat şi îngrijit, cu mijloacele bordului, adunându-şi toată forţa de care mai dispunea, printr'un efort supra omenesc,



(†) Căpitanul Nicolae Filip

se ridică din patul cabinei, spre a porni spre comandă. Comanda lui dragă, în care s'a simţit atât de bine, în tot timpul carierii lui de marinar. Moartea însă a fost mai vicleană ca marea, i-a istovit toate puterile şi, după o jumătate de oră, căpitanul Filip îşi dă sufletul adânc mulţumit, că aşa cum în viaţă n'a cedat omenescului decât pentru ceiace era drept şi adevărat, s'a luptat din răsputeri cu necunoscutul care-i cerea ultima suflare.

Marea începe să se îmblânzească. Se transmite comandamentului, prin T. F. S., situaţia şi se cere ajutoare. A doua zi, 25 Octombrie 1941, la ora 17, vin trei ambarcaţiuni în ajutorul dragorului B.

In tot acest timp, chipul mândru şi semeţ al căpitanului Filip dormea somnul veşniciei, legănat de valurile mării, având la căpătâi, un bec electric, în chip de lumânare.

Sublima lui moarte n'a fost deajuns; marea îşi reclama trupul celuia care-i învăţase toate misterele şi care o stăpânise timp de doisprezece ani. Setea ei,

după trupul căpitanului drag, a fost potolită, prin sărirea în aer şi a celui de-al doilea dragor, care sfărâmându-se a pulverizat tot ceiace era omenesc, înghiţind, pe vecie, împreună cu el şi pe: aspirantul Apostolescu Paul, sergentul Budulan Dumitru, serg. Ghergheci Ilie, elev. serg. Arghir Petre, elev. serg. Feledeanu Ion, cap. Boberschi Alfeu, cap. Săvulică Niculae, cap. Boroleanu Ştefan, cap. Dobre Ilie, soldat Bunea Petre, soldat Macovei Mihai, soldat Stănescu Nicolae, soldat Albu Marin, soldat Popa Ion, fruntaş Meca Gheorghe, soldat Oprişor Năstase, fruntaş Dragomir Ion, fruntaş Cornescu Cornel, sold. Ilief Dumitru, fruntaş Roşu Mihai şi Wachtmeister Hamisch, Gefreiter Grünbaum, Gefreiter Wratschnig, Fünker Hämmerle Matrosengefreiter von Holten şi Matrosengefreiter Franc Iosef.

*

Pentru spiritul de jertfă, eroismul şi înalta înţelegere a datoriei de ostaşi, Marina Regală Română citează, prin ordinul de zi Nr. 88, din 30.X.1941, pe Marină, pe căpitanul Filip, aspirantul Apostolescu şi întreg echipajul, menţionând, că exemplul celor căzuţi pentru drepturile sfinte ale neamului şi gloria Marinei Regale vor rămâne veşnic pildă şi îndreptare marinarilor români.

Centrul de instrucţie naval german din România, cu adresele Nr. 1285 din 19.X.941 şi Nr. 1390/1941, roagă respectos să se exprime echipajelor remorcherelor dragoare şi comandantului lor strălucit cpt. Filip Niculae recunoştinţa comandamentului suprem al grupului de sud al marinei.

Iar Ţara îi răsplăteşte actele de bravură ale căp. Filip, cu ordinul „Steaua României" cl. V-a cu spade şi panglică de „Virtutea Militară" şi cu înscrierea nemuritoare între cavalerii ordinului militar „Mihai Viteazu" — post-mortem.

Gestul tatălui unui erou

D. *C. Filip,* tatăl căpitanului erou N. Filip, a însoţit donaţiunea de care se vorbeşte la pag. 274 de următoarea adresă:

„Desigur că numele lor de eroi va fi o pildă nemuritoare pentru cinstirea numelor de români şi un exemplu viu pentru generaţiile viitoare de marinari.

Doresc însă ca bunătatea sufletului său împărţită cu atâta dărnicie tuturor celor ce l-au înconjurat în viaţă — ca o slabă mângâere, — să pătrundă şi în casele pline de durere a celor devotaţi marinari care cu acelaş eroism şi-au jertfit viaţa pentru ţară.

De aceia Domnule Amiral, vă rog să binevoiţi a dispune ca sumele cuvenite fiului meu, Căpitan Nicolae C. Filip şi anume (urmează enumărarea drepturilor N. R.) *să fie împărţite şi trimise în comunele natale familiilor lor după cum urmează, — (se arată în detalii cum se va împărţi banii la familii (N. R.).*"

La această scrisoare Domnul Amiral a răspuns următoarele:

Stimate Domnule Filip,

Gestul de deosebită generozitate, prin care Dvs. aţi hotărît ca drepturile regretatului nostru camarad, eroul căpitan Filip Nicolae, să fie împărţite familiilor eroilor marinari cari au fost şi în jertfă alături de comandantul lor, m'a mişcat adânc.

Este o faptă de adevărat român iar asemenea fapte, după jertfa sublimă a iubitului Dvs. fiu şi neuitatul nostru camarad, întăresc odată mai mult încrederea în forţa sufletească a poporului nostru, atât de necesară în zilele de azi, pentru asigurarea victoriei şi viitorul Patriei.

Am onoarea a vă comunica că am dat dispoziţii ca cererea Dvs. să fie îndeplinită întocmai şi ţin în acelaş timp să vă exprim în numele meu şi al familiilor marinarilor căzuţi la datorie, călduroase mulţumiri pentru mişcătorul şi patrioticul Dvs. gest ce vă onorează.

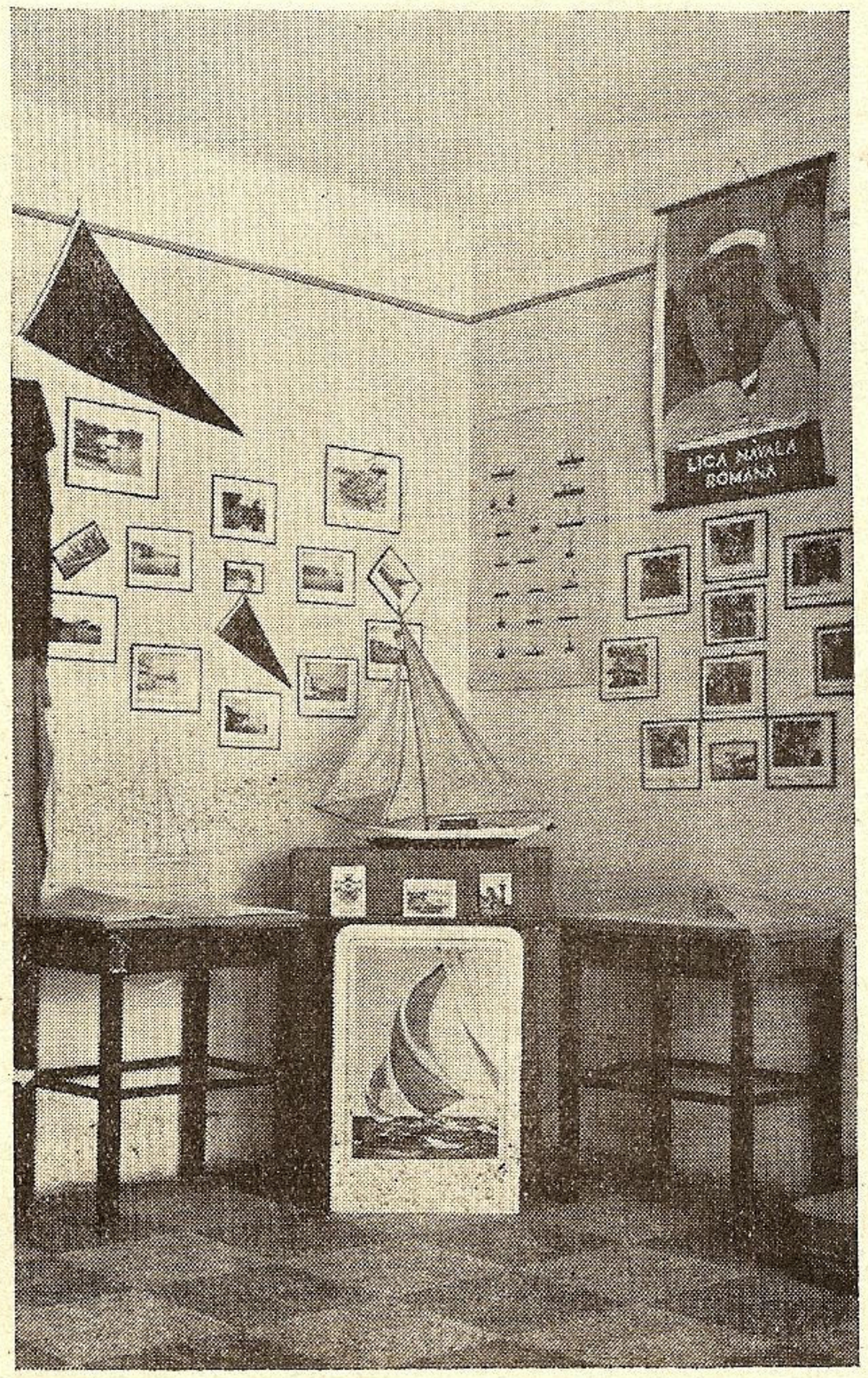
Pentru chestiunile de amănunt ce privesc drepturile băneşti ce urmează să primiţi, în numele cpt. Filip Nicolae, vă vom trimite o corespondenţă separată.

Vă rog să primiţi asigurarea deosebitei mele stime.

Comandantul Diviziei de Mare
Contra Amiral, GEORGESCU I.

Braşov

In ziua de 15 August a. c. s'a oficiat la sediul Filialei (Poligonul de Tragere Pregătire Premilitară) un serviciu religios, în faţa Troiţei aflată în faţa Poligonului, de către preotul *Popa Ioan,* făcându-se rugăciuni pentru odihna marinarilor căzuţi la datorie.



Un colţ al expoziţiei din Braşov.

La această slujbă religioasă a participat reprezentanţii autorităţilor din oraş, în cap cu d-l Prefect al Judeţului, numeros public şi premilitari.

După terminarea serviciului divin, părintele Popa, a rostit următoarele :

„In această zi, de mare sărbătoare bisericească, ne-am adunat pentru a aduce prinosul nostru de recunoştinţă soldaţilor marinari care se găsesc în luptă şi mor la datorie, atât în timp de pace, cât şi în vreme de război.

Totuşi ei nu s'au dat niciodată îndărăt, dela primejdia care le era veşnic în faţă. Cu curajul pe care ţi-l dă credinţa, în vremuri de aspre încercări, au vâslit neînfricaţi spre idealurile lor.

Credinţa nesdruncinată în bunătatea şi înţelegerea Atotputernicului i-a mântuit şi îi vor mântui. Când răsboiul sfânt a fost pornit, pentru a rupe lanţurile unei robii haine, marinarii au răspuns prompt chemării lui.

Bătălia s'a dovedit a fi cutremurătoare ; răul însă, trebuia nimicit pentru totdeauna. Sufletele s'au înălţat, sus, sus de tot şi s'au orânduit de-a dreapta Tatălui. Prin moartea lor însă, Ţara a învins duşmanul şi pământurile smulse cu rânjete de vicleníe sunt din nou ale noastre. Din jertfa lor, vor isvorî zilele mai bune ale viitorului. Căci, Dumnezeul părinţilor noştri şi dreptatea, ni le vor da".

După slujba religioasă a fost inaugurată expoziţia maritimă, ce a fost instalată în sala principală a poligonului de tragere.

Expoziţia a fost aranjată cu mult gust, deşi materialul avut la îndemână a fost destul de modest.

Peste tot, numai valuri şi vase, într'o armonie deplină. Bricul *Mircea* alunecă neîmpiedicat pe luciu albăstrui al apei. Minunate privelişti, neasemuit de frumoase : Vâlcovul, Brăila, Balcicul, Mamaia, stâncile — atrăgătoare castele din piatră — înaintează în apa odihnitoare a Hârşovei ; delta cu înfăţişarea ei sălbatecă este cutreerată de nenumăraţi pescari iscusiţi aruncături ai năvodului. In interiorul unui submarin, căpitanul stă la cârmă şi dă comanda. Dormitorul cu tot confortul găzdueşte marinarii istoviţi de muncă,

Peste tot numai tablouri şi miniaturi.

concursuri nautice, bărci cu pânze şi cu motor, miniaturile vaselor noastre de război artistic lucrate se clatină în valurile unei mări. deasemenea în miniatură ; două hidroavioane stau gata să-şi ia sborul în văzduhul înzorit ale nemărginirii ; tunurile şi proectilele de război ale uzinelor de răsboiu asigură biruinţa desăvârşită a marinei noastre.

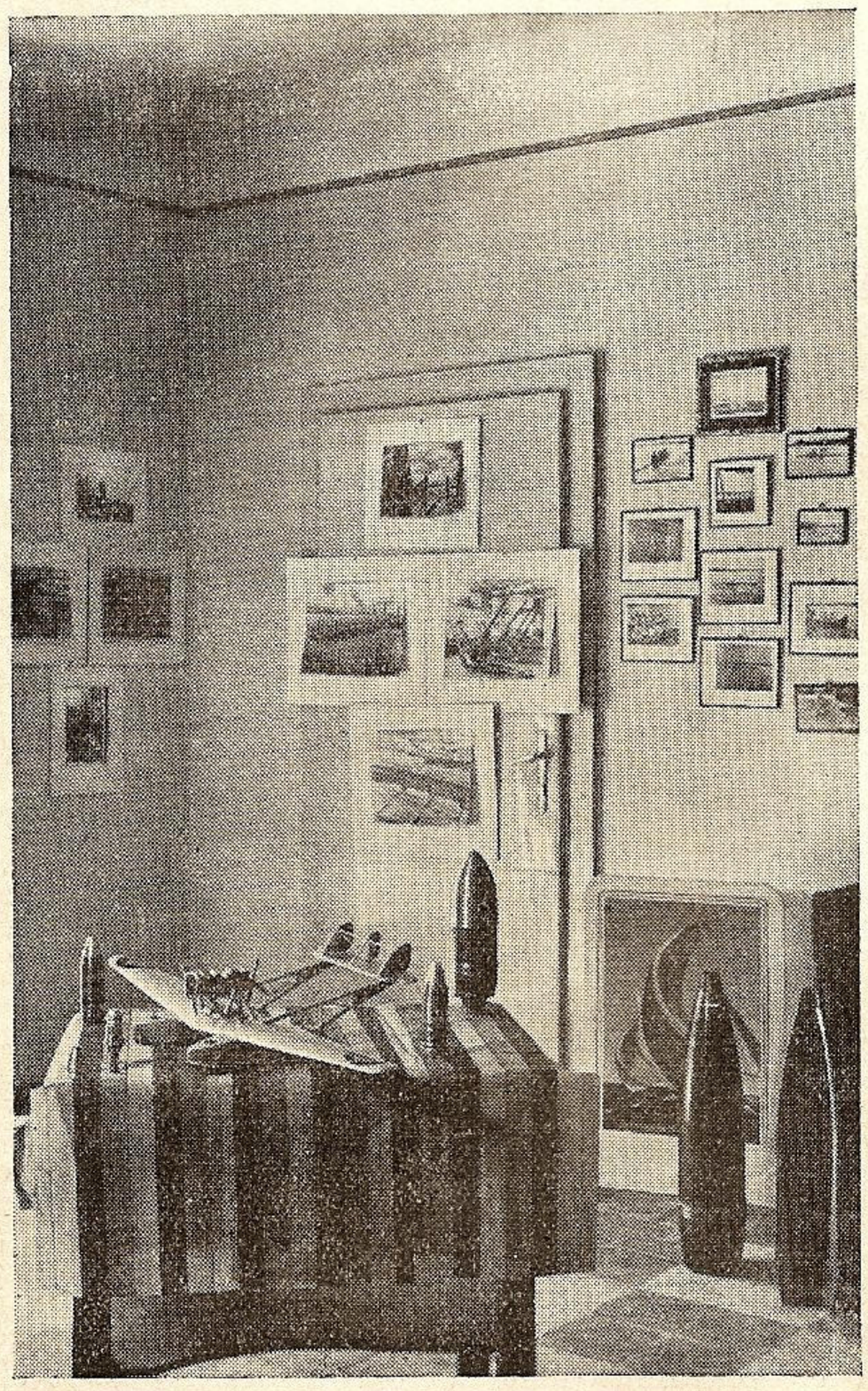
Toate sunt gata de luptă, tresărind la fiecare chemare a Ţării.

Patria va eşi învingătoare şi triumful va acoperii cu laurii lui eroismul marinei.

Marina, speranţele viitorului şi securităţii neamului nostru are nevoie de sprijin. Puterile noastre ale tuturora, trebuesc închinate marinei, căci numai aşa se vor adeveri vorbele marelui bărbat Mihail Kogălniceanu : „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Mare".

Expoziţia a durat până în ziua de 15.IX.1941, fiind vizitată în special Duminicile şi sărbătorile de un numeros public.

Rezultatul moral al acestei expoziţii a fost destul de satisfăcător, întru cât Filiala s'a făcut cunoscută, mulţi neştiind de existenţa ei, — în munţi.



Un alt colţ al expoziţiei.

Tulcea

Liga Navală Română, Filiala Tulcea, în ziua de 15 August 1941, şi-a serbat patronul, ziua Marinei, ziua Sfintei Marii, conform programului stabilit.

Anul 1941, ziua de 15 August „Ziua Marinei" zi de înălţare sufletească a românismului dând sufletelor noastre imboldul şi speranţa pentru viitor a Marinei României Mari, când s'au jertfit scumpii noştri ostaşi marinari pentru întregirea neamului românesc foştii şi actualii jertfiţi.

In această zi la Biserica Catedrală Sf. Niculae din oraşul Tulcea, la ora 11 dimineaţa s'a oficiat un serviciu divin pentru pomenirea eroilor marinari căzuţi pe câmpul de luptă.

Au fost de faţă toate autorităţile militare şi civile în cap cu d-nii

Amiral Gheorghiu, cu tot statul major al Diviziei de Dunăre, d-l Prefect al Judeţului Tulcea, d-l Primar şi ajutor de primar al oraşului Tulcea şi şefii Instituţiunilor din localitate.

In timpul slujbei confesorul Diviziei, împreună cu Preoţii catedralei au slujit serviciul divin invocându-se spiritul Fecioarei Maria, pomenindu-se eroii marinari căzuţi în campaniile 1877-78, 1913, 1916-1919 şi în actualul război.

Răspunsurile la Sfânta Slujbă au fost date de corul Catedralei.

Expoziţia armatei

In rotonda din subsolul Ateneului Român, Ministerul Apărării Naţionale a organizat o bogată şi interesantă expoziţie de fotografii, tablouri şi schiţe din războiul contra bolşevismului.

La intrare trei grandioase statui înfăţişează cele trei elemente ale apărării: un soldat de uscat, un marinar şi un aviator.

Marina are un stand aparte cu minunate tablouri ale cunoscutului pictor de marină, d. *Comandor Ştiubei.* Alături de domnia-sa mai expun domnii *Vulpe,* Locotenent *Hoeflich Valentin,* Căpitan *Salughian, Cinarenco, Marin, Grigorescu.* In standul aviaţiei d. Comandor Stiubey are câte-va pânze cu atacuri aeriene contra navelor.

Fotografii cu caracter marinăresc de asemenea nu lipsesc. Desigur că serviciul propagandei, care a lucrat atâta, avea mai multe, dar spaţiul restrâns a împiedicat expunerea tuturora.

Tot meritul şi lauda pentru organizatori.

Agenţie română de vapoare la Odesa

Direcţiunea Serviciului Maritim a luat măsuri pentru înfiinţarea unei agenţii la Odesa, cu conducerea căreia a şi fost însărcinat d. lt.-comandor Onceanu.

Dela agenţia Galaţi au fost detaşaţi d-nii: Mihail Dimofte şi Ştefan Grigoriu.

Un exemplu demn de imitat

Liga Navală, încă dela întemeere s'a străduit a face cunoscută, în cercurile nemarinăreşti, marina şi importanţa ei, atât din punctul de vedere a apărării naţionale, cât şi acela al propăşirei economice. După ani de propagandă, roadele încep a se arăta:

Din 38 de filiale, 36 sunt conduse de nemarinari, — ofiţeri, ingineri, avocaţi.

Un exemplu frumos şi demn de cinste ni se aduce la cunoştinţă dintr'un orăşel care nu e aşezat nici la malul Dunării, nici pe ţărmul mării, — ci tocmai la *Schela Mare* dela *Gura Ocniţei* (Dâmboviţa).

Acolo, un inimos român, d. *Vasiliu Octavian,* s'a oferit să lupte pentru marina noastră, în cadrul Ligii Navale, ca corespondent. Cu o însufleţire demnă de laudă, a reuşit, în foarte scurt timp, să înroleze sub flamura L. N. R. numeroşi membri, mai ales printre domnii ingineri conducători ai societăţii „Concordia" şi harnicele lor ajutoare, şefi şi meseriaşi: D-na Inginer Georgeta Dumitrescu, d-nii Gh. Tudose, M. I. Cristescu, V. Corobea, şefi; d-nii ing. Grieşbach, Al. Slobodeanu, Al. P. Neicu, funcţionari; d-nii D. Dănescu, Ene M. Eustin, Sava Perjovscki, Iosif Gal, N. Gulchevici, I. Wild, Aurel Chero, V. Brebeanu, C. Drăgoi, Andrei Podină, V. Radu, Iosif Bara, I. Ludovig, D. Dumitrescu, Al. I. Nistor, meseriaşi şi alţii.

Nu ne îndoim că foarte curând va lua fiinţă în Gura Ocniţei şi o filială, care să activeze cu aceiaşi hărnicie ca şi celelalte aşezate la poale de munte.

Marele Consiliu exprimă şi pe această cale, cele mai vii mulţumiri d-lui *Vasiliu Octavian,* ca şi tuturor celor cari înţelegând rostul şi rolul Ligii Navale, i-au dat tot sprijinul.

Ataşatul naval al României la Roma şi Berlin

D. locot. comandor de marină Antonescu Nicolae, din Subsecretariatul de Stat al Marinei, a fost numit ataşat naval la Berlin şi Roma.

Conferinţa Ligii Navale

Duminecă s'a ţinut la Braşov în sala mare a Camerei de Comerţ şi de Industrie conferinţa d-lui Amiral *Constantin Negru,* în faţa unei asistenţe selecte.

Traficul fluvial spre Giurgiu

Prima societate pentru navigaţie cu vapoare pe Dunăre face cunoscut că pentru descongestionarea portului Giurgiu, cu începere imediată va fi utilizat portul Oltenita situat mai la vale de Giurgiu. Hotărîrea, dacă descărcarea anumitor transporturi destinate portului Giurgiu urmează a se efectua în Giurgiu sau Oltenita, poate fi luată abia după sosirea transportului la Giurgiu.

In consecinţă, documentele de transport pentru toate transporturile destinate portului Giurgiu vor purta următoarea menţiune:

„Societăţile de navigaţie sunt în drept să descarce transportul în portul Oltenita, în cazul când portul Giurgiu este aglomerat. Suprataxele ivite cu această ocazie le suportă destinatarul transportului".

Pentru transporturile descărcate în Oltenita se va percepe un spor în monetă germană de 10 Rpf. de 100 kgr. peste taxele fixate pentru Giurgiu, însă taxa astfel stabilită nu poate să întreacă taxe tarifară pentru Brăila-Galaţi.

Daruri pentru marinarii noştri.

Marinarii noştri s'au acoperit de glorie încă din timp de pace. Vânturători pe orice vreme ai mărilor şi oceanelor, au stârnit admiraţia ori unde au purtat pavilionul nostru naţional.

In timp de război nu au fost mai pre jos. Chiar când nu înscriau nici o faptă răsunătoare, ei stau la pândă în patrulări, obositoare până la chin, având în vedere micul număr de vase, ei tot binemeritau dela Patrie, prin îndârjirea cu care aşteptau momentul ciocnirei.

Şi au venit, unele fără pierderi, altele cu sacrificii. S'a vorbit în ziare, în coloanele noastre, toată lumea le cunoaşte: mica, invizibila noastră marină s'a întrecut pe ea însăşi.

Ca un ecou al eroismului marinarilor, pe lângă ordine de zi, decoraţii etc. — iniţiativa particulară s'a grăbit să-şi arate admiraţia prin donaţiuni băneşti.

In afară de cele anterioare ale domnilor *C. Alimăneşteanu* şi *G. Ghencea,* după victoria submarinistilor au urmat altele:

D. Vice-Amiral *I. Bălănescu,* fost comandant al marinei, a donat suma de 10.000 lei, însoţită de o scrisoare plină de admiraţie.

Doamna *Virginia Scodrea,* soţia regretatului Vice-Amiral V. Scodrea, fost comandant al marinei, a dăruit 10.000 lei.

D. Lt.-Comandor *E. Vlasopol* a donat suma de 141.273 lei, — solda şi accesoriile de când a fost concentrat.

D. *Constantin Filip,* bătrânul preşedinte al asociaţiei marinarilor din Constanţa, a dăruit suma de 70.000 lei, — drepturile băneşti cari se cuveneau fiului său căpitanul N. Filip, căzut eroic la datorie.

O corespondenţă din Constanţa ne aduce la cunoştinţă crearea unui fond „Ajutorul Marinarului" din iniţiativa d-lui Comandor *Oct. Butaş.* Orchestra marinei va da un concert pentru mărirea acestui fond.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITAŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY, Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

A. C. S. A. SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA
BUL. I. C. BRĂTIANU, N. 7 — TELEFON 3.21.81

TABLA DE MATERIE 1941

(Paginile dela 295 în sus se găsesc în „Marea Noastră pentru Tineret")

PROPAGANDĂ

Pag.

L. N. R., Un nou an 1
Cpt. Inj. Gr. Halus, N. M. S. „Mircea" 20
Conferinţele L. N. R. 40
L. N. R. Activitatea pe 1940 a centralei şi a filialelor 71
L. N. R., Marina noastră 97
Marinarii noştri în război 118, 193, 223, 228, 434, 454, 474
C'Amiral-Adjutant N. Păiş, Cuvânt către marinari 161
C-dor A. Negulescu, Ce face marina? 163
„ Salamina Fachoda-Odesa 226
Romulus Dianu, Nauta et Agricola 164
Vice-Amiral I. Bălănescu. Marina şi dosrobirea Basarabiei 165
Mircea Pienescu. Lecţia marinarilor noştri 166
Ion M. Sadoveanu. Marea noastră 167
Demostene Botez. Marinarii 167
* * * Ziua Marinei 168, 198, 205
C-dor A. Negulescu. Ostaşul român 314

CĂLĂTORII-EXCURSII

C-dor August Roman. Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" 17, 68, 108, 184
Moş Delamare. Cu „Steaua la drum" 300, 320, 340, 360, 380, 396, 420, 439
C. Muche. Constanţa—Londra—Hamburg 304, 324, 344, 364, 384, 400, 425, 444
P. D. Nicolescu. Pe apele albastrei Mediterane 368
Aspirant † Mircea Dan Metz. Campania elevilor şcoalei navale cu N. M. S. „Mircea" 448, 460, 480
Jeana Macedonski. Spre Ţara diamanteior 488

DREPT

Prof. V. Dascovici. Regulele războiului şi ale neutralităţii 4
D. Gherasim. Marea teritorială în dreptul internaţional 52. 98

ISTORIE

G-ral I. Atanasiu. Din viaţa marinei noastre 2, 49
„ Marinarii lui Ştefan cel Mare 239
C-dor Virgil Dragalina. Tradiţia marinărească Dacică 10
Z. N. Marinarii Ardeleni 12
Valeriu Seredin. Razboiul mondial pe Dunăre şi Sava 14
Cronicar. Războiul aero-naval 22, 64, 111, 187, 252
Origina lui Columb 34
M. N. Bătălia Atlanticului 213
C'Amiral C. Negru. Chilia şi Cetatea Albă 240
C-dor Ion Tănase. Cucerirea Islandei de către forţele americane 246

POLITICA ECONOMICĂ

Un canal între Marea Neagră şi Marea Baltică 25
Vistula mare cale de navigaţie 35
C-dor N. Steriopol. Necesitatea cooperării marinei comerciale române cu cea germană pe Dunăre 110

Pag.

A. Cosma. România la gurile Dunării 123
„ Dunărea în viitoarea ordine europeană 124
V. Vasiliad. Importanţa intercontinentală a drumului Dunăre-Salonic 123
Ing. Cotovu. Noul canal Rin-Main-Dunăre 135
Ing. Cezar Cristea. Corelaţia între ape şi păduri 208
R. V. Marina noastră comercială 209. 211
Universul. România în traficul maritim de mâine 209
Excelsior. Importanţa serviciilor maritime 210
Universul. Expansiunea comerţului nostru pe mare 211
Acţiunea. Dreptul nostru la mare 212
Normalizarea vaselor pe Dunăre 215

LITERATURĂ

a) *Proză.*

M. O. von Kube. Jertfirea către aproapele 26
„ Conflict diplomatic 131
I. Gr. Perieţeanu. Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice 55, 100 175
C-dor N. Cristescu. Marea ca isvor de inspiraţie în poezia română 170 243
Th. Nineacă. Din însemnările unui marinar 466 484
C'Amiral C. Negru. Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor 295, 315, 334, 354, 374, 394, 414, 436, 457, 477
Ioan Lowel (trad. *Coralia Diaconescu*). Fecioara Oceanului 308, 328, 348, 366, 386, 410, 427
Teodor Nineacă Moş Vasile 322
M. G. Purice. Mircea 430
P. Toma şi St. Stroescu. Chemarea mării 464, 486
Delavyras. Maşca 254
Rabindranat Tagore. Două poeme despre mare 491
Recenzii 33, 82, 135, 217

b) *Versuri.*

Venera Lt. C-dor F. Popescu. Poveste 31
Liana Belu. Căsuţa părăsită 32
I. Valerian. Pastel Marin 32
Gallia Tudor. Crez marinăresc 32
„ Moartea poeziei marine 83
Căp. V. Oprovici. Ruga marinarului. 351
Al. Bilciurescu. Poeme marine 83
„ Decoruri marine 129
V. R. Radu şi Ana 128
C-dor A. Dumitrescu: Mare 216
I. Gr. Perieţeanu. Marea Neagră 216
Lt. C-dor Marius Verbiceanu: Cântec. 216
T. I. Drăgan. Mamei, Inserare, Pribeagul 390, 428
A. Cojocaru. Marea 390
Ilie T. Dumitrescu. In port; în deltă 428
Lt. P. Epureanu. O mare! 491

PISCICULTURĂ-OCEANOGRAFIE

Infiinţarea unei şcoli de piscicultură în Dobrogea 43
Spicuitor. Vânătorii de peşti în fundul mării 358
P. Giurcă. Acvariul cu delfini 389
T. Ionescu. Prin valurile mării 342

SPORT

Pag.

Liga Navală şi sportul nautic 45
Cronica sportivă 46, 88, 146
Z. N. Yachting pe uscat şi pe ghiaţă 298
I. Oprescu. Farmecul nave-modelismului 302, 318
„ Amintiri dela Floreasca 378, 403
Th. Nineacă. Un apel către cluburile nautice 370
„ Ambarcaţiuni uşoare 407, 450
Lt. Paul Epureanu. Pregătiţi-vă pentru înnot 402
„ Sistemele de înnot moderne 429
„ Săriturile de precizie 446
„ Sisteme de înnot la concursuri 469
„ Natatia şi conservarea vieţii 490
Moş Delamare. In joc cu apa 404, 417
C. Pistol. Caiac model M. C. P. 1 426
I. Dioancă. Campionatele de innot pe 1941 470

TEHNICĂ-INIŢIERE

Ing. M. Ionescu. Nave de beton armat 7
M. Negru. Anatomia unui cuirasat 59
Lansarea cu gruia 79
Evoluţia vapoarelor cisternă 80
Apărarea navelor mari contra atacurilor aeriene 81
Ing. Vlad Mendl. Corbii albi 103, 182
Concepţia vasului de linie modern 125
Sandu Melwille. Din misterele războiului naval 337

Pag.

Nostromo. ABC Marinăresc 306, 326, 346, 362, 382, 398, 422, 442, 462, 482
Fl. Lt. Epureanu. Cum se construeşte o bărcuţă 311

COMEMORĂRI-NECROLOG

Adrian Burnea. Un an dela moartea Amiralului Coandă 25
N. Donici. In memoria Amiralului Urseanu 41
† Amiralul N. Negrescu 42
C-dor O. Butaş. Vice amiralul Lothar von Arnauld de la Perière 58
† Părintele Zenobie Popovici 84
† Generalul Al. Ioaniţiu 221
† Vice-amiral Bucholtzer Corneliu 261
† Căpitanul N. Filip 260
† Aspirant Apostolescu 260
† „ Cornăţeanu 260
† „ Mircea Dan Metz 260

DIVERSE

Activitatea asociaţiei „Salvamar" pe 1940 37
Informaţiuni din ţară 39, 86, 138, 219
Ştiri din străinătate 48, 93, 158, 222
Dudu. Jocuri marinăreşti 312, 331, 352, 371, 391, 492

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R.

BUCUREŞTI VI ★ B-DUL PRINCIPELE MIRCEA No. 10 ★ TELEFON 5.51.88

CEL MAI MODERN ŞI BINE INSTALAT INSTITUT DE ARTE GRAFICE

TIPOGRAFIE

REVISTE
JURNALE
REGISTRE
PROSPECTE
SCRISORI
CALENDARE

şi orice fel de imprimate de această branşe

OFFSET

PROSPECTE
PLACATE
AMBALAGE
CALENDARE
ETICHETE
HARTI

de orice mărimi şi culori

ZINCOGRAFIE

CLIŞEE LINIARE
AUTOTIPIE
TRICROMIE
POLICROMIE

în zinc, electron şi alamă

METALOGRAFII

CU PRETURILE CELE MAI REDUSE

Un aparat special de tehnicieni stă la dispoziţia onor. clientele.

Ştiri din străinătate

ANGLIA

Misiunea marinei engleze (Declaraţiile primului lord al amiralităţii)

Primul lord al Amiralităţii britanice, d. **Alexander,** a pronunţat un discurs, care a fost retransmis de posturile de radio-difuziune.

D-sa a declarat că marina britanică are de îndeplinit o misiune foarte grea, pentru că ea trebue să supravegheze coasta europeană dela Murmansk până la Dardanele, să asigure protecţia convoaielor şi să controleze navigaţia din apele dominioanelor.

Această misiune se prezintă în condiţiuni mai grele decât în cursul războiului mondial, fiindcă pe atunci avioanele nu aşezau mine, iar submarinele nu au fost folosite în primele timpuri ale războiului.

Totuşi, primul lord al Amiralităţii britanice a pretins că situaţia actuală este mai bună decât în 1940, când Anglia se găsea absolut singură. Astăzi, alături de Anglia se află Statele Unite, care înţeleg să-i dea ajutor.

Englezii urmează să-şi perfecţioneze armamentele, a continuat d. Alexander, deoarece trebue să facă faţă unor pericole din ce în ce mai mari. Primul ministru şi membrii guvernului englez nu sunt complet mulţumiţi de situaţia actuală. Trebue să se construiască cât mai multe vase. Războiul actual cere sacrificii numeroase şi sforţări foarte mari. Poporul trebue să ajute statul, încredinţându-i economiile sale, pentru a se evita o inflaţie.

In partea finală a discursului său, d. Alexander a spus textual: Nelson a declarat, în preajma bătăliei dela Trafalgar, că „Anglia aşteaptă". Eu spun astăzi: „Anglia aşteaptă şi Anglia are nevoe".

D. Alexander, primul lord al Amiralităţii britanice, în discursul pe care l-a ţinut cu ocazia aniversării bătăliei dela Trafalgar, a atras atenţia asupra dificultăţilor în care se desfăşoară bătălia din Atlantic.

Intre altele, oratorul a spus: Germanii şi-au perfecţionat foarte mult submarinele şi avioanele lor, sporindu-le eficacitatea.

FRANŢA

Efectivul flotei comerciale franceze.

La Vichy s'a publicat lista oficială a efectivului real al flotei comerciale franceze. Franţa posedă în prezent o flotă comercială de 1,516 milioane TBR. In timpul răsboiului au fost scufundate 300.000 TBR, iar dela încheierea armistiţiului până acum, încă 570.000 TBR; Anglia a confiscat 598.000 TBR; în porturile străine sunt blocate 400.000 TBR, iar în serviciul marinei franceze de răsboi sunt utilizate în prezent 33.000 TBR aparţinând flotei comerciale naţionale.

De aici rezultă că aprovizionarea Franţei suferă din cauza lipsei de tonaj. In prezent se folosesc toate mijloacele pentru a spori efectivul flotei comerciale.

ITALIA

Planul desvoltării flotei comerciale a Italiei.

Cercurile maritime nordice se interesează din ce în ce mai mult de potenţialul flotei comerciale italiene, menită să joace în viitor unul din cele mai importante roluri. Programul recent al marinei italiene de comerţ, prevede o sporire a tonajului actual de circa 3.500.000 tone la 9.000.000 tone.

Acest tonaj va fi constituit din 2.000.000 tone (faţă de 1.300.000 tone din prezent), aparţinând flotei societăţilor controlate de Finmare; din 500.000 tone (faţă de 250.000 tone actuale) ale serviciilor navigaţiei libere; din 800.000 tone (faţă de 450.000 tone actuale) ale flotei de transporturi speciale (tancuri), din 500.000 tone (faţă de 200.000 tone actuale) pentru transportul fructelor, etc. şi din 5.200.000 tone (faţă de 1.300.000 tone actuale), vase proprii de transport.

Investiţiile financiare din sectorul construcţiunilor navale, formează obiectul unor foarte interesante articole de presă. In acelaş mod sunt urmărite şi studiile şi realizările cu privire la navigaţia fluvială, cea mai bună dovadă că guvernul fascist înţelege să organizeze transporturi pe apă oriunde ele sunt cu putinţă.

NORVEGIA

Reluarea navigaţiei cu vase cu pânze?

Cu ocazia unei întruniri al Yachting-Club-ului norvegian, cunoscut armator A. S. Hasle a vorbit despre însemnătatea pe care au recăpătat-o vasele cu pânze. Ziarul „Aftenposten" discută aceste declaraţii şi subliniază că directorul marinei ar fi făcut de mai mult propunerea, prezentând şi planurile respective, de a se construi un tip special de vas cu pânze şi motor, care să unească avantagiile ambelor feluri de vase. Realizarea proiectului este o problemă de cifre. Aci joacă un rol nu numai costul de construcţie, care nu înseamnă deloc o economisire, ci şi construirile de transport şi pierderea de timp prin durata transportului, costurile de îmbarcare şi debarcare, felul încărcăturii etc. Economiile făcute pe de o parte nu pot echivala cheltuelile ridicate pe de alta. Totuşi întrebuinţarea acestor vase pentru anumite transporturi speciale poate fi avantajoasă. Din această cauză, problema va preocupa şi mai departe Yachting-Clubul norvegian şi va fi tratată cu ocazia unui congres special.

STATELE UNITE

Statele Unite organizează baze navale şi aeriene în Pacific

Câteva ore după comunicarea ministerului american al marinei că unele vapoare americane aflate în apele Asiei de Răsărit au primit ordinul să le părăsească, s'a dat un comunicat în care se afirmă că construirea şi organizarea bazelor navale şi aeriene americane din Pacific fac progrese rapide.

Amenajarea bazei navale şi aeriene Midway, între Honolulu şi Yokohama, este aproape terminată. Construcţia altor baze a început deasemeni.

Amenajarea bazelor aeriene în Alaska, Sitka, Kodiak şi Dutch Harbour este aproape terminată.

„Asociated Press" crede că departamentul marinei a voit prin acest comunicat să lase să se înţeleagă că flota americană din Pacific este gata.

Legea neutralităţii a Statelor Unite a fost modificată.

Comisia de politică externă a Camerei Reprezentanţilor, deliberând asupra modificării legii neutralităţii Statelor Unite, cerută de preşedintele Roosvelt, a aprobat înarmarea vapoarelor de comerţ nord-americane.

„Associated Press" declară că proectul de lege relativ la această chestiune va fi prezentat Camerei Reprezentanţilor în şedinţa plenară de Joi, spre a fi discutat.

SUEDIA

Creşterea navlurilor din Marea Baltică.

Indexul navlurilor publicat lunar pentru Marea Baltică de „Svenska Handelsbanken", prezintă o creştere a navlurilor cu 39 unităţi la 340 unităţi (baza fiind August 1939—100).

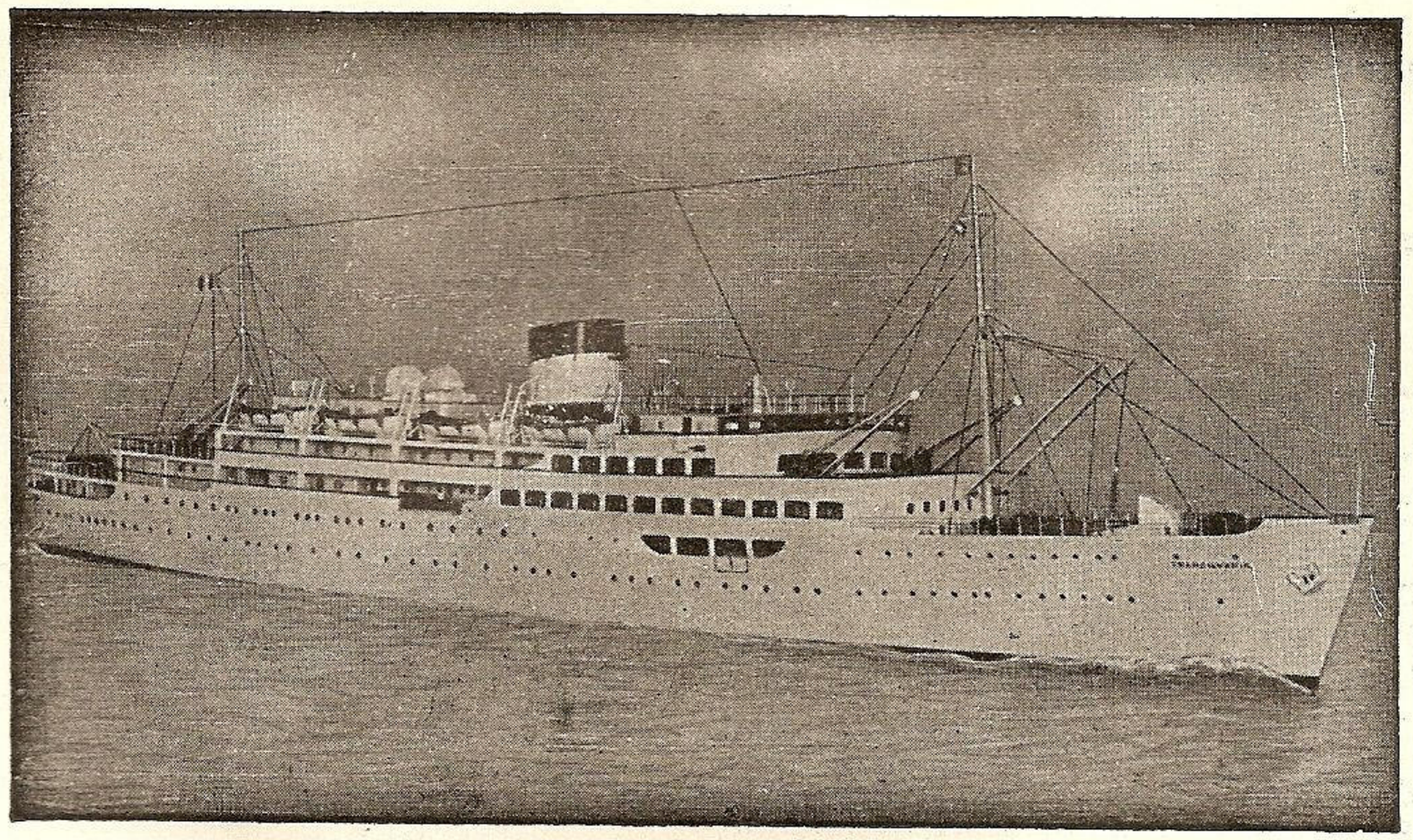
Sporirea se explică în special, prin majorarea navlurilor admisă de armatori în luna Iulie 1941, când Marea Baltică a devenit teatru de răsboi. Cel mai mare spor se observă la navlurile pentru cărbuni adică 49 unităţi la 340 unităţi, urmează celuloza cu 41 unităţi la 263 unităţi şi lemnăria cu 28 unităţi la 422 unităţi.

Indexul navlurilor este următorul:

August 1939 = 100	Iunie 941	Iulie 941	Aug. 941
Index general	290	301	340
Navluri la sosire	281	294	337
Navluri pentru cărbuni	284	291	340
Nave ptr. turte oleaginoase	278	296	333
Navluri la predare	298	308	343
Navluri pentru lemnărie	384	394	422
Navluri pentru celuloză	213	222	263

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

TURCIA

cu vapoarele:

„DACIA"

ȘI

„REGELE CAROL"

cu următorul itinerariu:

CONSTANȚA plecarea Luni ora 4 p. m.
ISTANBUL sosirea Marți „ 9 dim.
„ plecarea Joi „ 15 p. m.
CONSTANȚA sosirea Vineri „ 7.30 dim.

MOMENTAN CURSELE SUSPENDATE PÂNĂ LA NOI DISPOZIȚIUNI

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

●● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ●●

a, b, c, + 245 - 278 + (o)

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. I. G. Duca 33
Tel. 2.18.26

VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R. BUCUREȘTI

LEI 40